INGEGNERE FEDERICO GABELLI

IL RISCATTO DELLE FERROVIE

PADOVA
PREMIATA TIPOGRAFIA F. SACCHETTO
1876

Padova 20 aprile 1876.

Le letture che ho fatto all'Ateneo di Venezia sul riscatto delle Ferrovie e gli esercizii di Stato, che pubblicai già nel Tempo *e che adesso ristampo, furono compiute prima che fossero conosciuti i patti della convenzione di Basilea. Pochi giorni dopo ch' io aveva finito di scriverle, gli azionisti dell'Alta Italia furono convocati per l'approvazione del contratto concluso dal barone di Rothschild. Agli Italiani, che pur erano in qualche modo interessati, nell'affare venne la cognizione del come si fosse disposto della parte più importante delle ferrovie italiane per la strada di Vienna e di Parigi. Trattandosi di ferrovie, il ministero Minghetti aveva evitato di spedire a destino la convenzione di Basilea col solito treno diretto, che partendo da Piazza S. Silvestro sostava alle stazioni dell'* Opinione *e della* Gazzetta d' Italia. *Quasi in compenso della lunga aspettativa gl' Italiani ebbero il conforto di sapere che i patti del riscatto erano riusciti graditissimi agli azionisti. Non una parola fu detta a Parigi contro l'operazione del barone di Rothschild; non un voto contrario è venuto ad insinuare il menomo dubbio che la Società non avesse concluso un affar d'oro. Confesso che se mi fossi trovato nei panni dell'onorevole Minghetti, dell'onorevole Sella e dell'onorevole Spaventa avrei fatto del mio meglio, e forse anche del mio peggio, perchè*

una voce, almeno una, stonasse in quel coro di approvatori; perchè nell'urna almeno una dozzina di voti contrarii avesse fatto supporre possibile di credere che la vendita delle ferrovie avvenisse ad un prezzo svantaggioso alla Società e quindi vantaggioso all'Italia che ne faceva l'acquisto. Nossignori. Unanimità completa, assoluta. Deve essere stata una vera compiacenza pel barone di Rothschild. È tanto difficile quando si trattano gli affari altrui contentar tutti, proprio tutti, nessuno eccettuato!—; parlo naturalmente di tutti *coloro dei quali si trattano gli affari, e il barone di Rothschild non aveva il mandato di trattare gli affari dell'Italia.*

L'esito dell'Assemblea di Parigi ha naturalmente indotto parecchi a pensare se davvero il riscatto delle ferrovie fosse quel bell'affare che gli organi del Governo andavano suonando. Un po' di ragione potevano forse averla anche coloro che senza aspettare di conoscere i particolari del contratto avevano avuto il coraggio di sostenere che doveva di necessità apportare troppo onerose conseguenze all'Italia. Il ministero Minghetti era disposto a morire, ma voleva subire la sua condanna col mezzo delle convenzioni ferroviarie. Dovette però adattarsi come tutti, meno i suicida a subire più che a scegliere il modo di finire l'esistenza.

Non era indifferente che il Ministero finisse macinato piuttostochè schiacciato dalle locomotive. Checchè molti abbiano pensato e pensino, abbiano detto e dicano, io credo sempre che sia stata una vera fortuna pel paese la caduta del Ministero su altra questione che su quella delle ferrovie. Gli umori in paese erano grossi, alla Camera l'opposizione già compatta ed impaziente, i legami del parito conservatore in parte rotti, in parte allentati. Non si poteva rimandare a tempo lungo la battaglia, e se fosse venuta in campo la questione ferroviaria che, pel mistero mantenutovi intorno dal governo, pochissimi conoscevano a fondo, la si sarebbe decisa senza serio studio e quindi senza conoscenza piena e sicura dei fatti. Lo studio sopra interessi materiali gravissimi del paese, sopra la convenienza di accettare o di rifiutare contratti dell'importanza di quasi due miliardi sarebbe passato in seconda linea di fronte alla volontà di mantenere o rovesciare un gabinetto. Una discussione sulle convenzioni ferroviarie avrebbe dovuto finire con una decisione che per quanto fosse di carattere politico doveva pure essenzialmente riguardare le Convenzioni e

l'assetto delle ferrovie. I nostri Onorevoli, la maggior parte dei quali si è limitata in argomento ferroviario a raccomandare in occasione del bilancio al Ministro dei lavori pubblici una modificazione d'orario o la costruzione del tronco interessante il collegio, avrebbero unicamente guardato se la risoluzione proposta servisse a mantenere al potere gli uomini del partito moderato o sostituire loro quelli del partito radicale. Si arrischiava di vedere risoluto il più grande quesito cui siasi accinta l'Italia da quando è diventata Italia, con tanta logica quanta se ne sarebbe avuta giuocando la risoluzione a testa e scrittura. Ci salvò la fretta di farla finita fra i partiti, e l'influenza fino ad ora costantemente benefica dello stellone scoperto dall'onor. Toscanelli.

Caduto il ministero Minghetti non si poteva negare al ministero Depretis la concessione d'un tempo di tregua. Il partito moderato — al quale contro l'opinione di molti appartengo anch'io — per ciò che aveva tanto accanitamente resistito all'assunzione dei radicali, aveva l'obbligo di concedere ai nuovi venuti di abituar la mano ai ferri del mestiere. L'ha concesso e lo concede ed è tanto di guadagnato perchè ogni uomo di buona volontà abbia tempo di imprendere studi sulla questione ferroviaria, imparare in che consista, pesare le ragioni del pro e del contro, e dare un voto fondato su qualche cosa di più serio che non sia l'amore o l'avversione per un ministro, di più sicuramente vero che non sia un postulato della così detta scienza *economica.*

Questo qualche cosa di serio e di sicuramente vero è, come per tutte quasi le questioni del mondo costituito, dai fatti. Duole il doverlo troppo spesso ripetere, ma è cosa certa certissima che fra i fatti più ignorati dal pubblico ed anche dai maggiori e migliori nostri uomini politici entrano tutti quelli delle nostre ferrovie. Sia perchè coloro che non hanno cognizioni tecniche si spaventano delle difficoltà di approfondire ricerche in materia della quale ignorano anche il dizionario, sia perchè i tecnici e particolarmente i tecnici italiani parlano poco e scrivono meno e se parlano e scrivono mettono ogni studio per restringere la discussione al petit comisé *dei tecnici, ed hanno paura di affrontare la magniloquenza dei tanti avvocati ed economisti usi a parlare di tutto, ferrovie comprese; sia perchè gli uomini più addentro nella cognizione dei fatti sono appunto quelli che hanno interesse a nasconderli o che sono costretti a nasconderli; fatto*

Quanto all'argomento politico degli impegni contratti coll'Austria, non credo mutata la condizione da quanto fosse e da quanto si sapesse fin dal primo telegramma che annunciava i riscatti. Gli impegni nostri sono ancora limitati al patto di procedere alla divisione delle due reti, ma l'Austria è obbligata ne più ne meno di quanto sia l' Italia. Non abbiamo obbligo noi di sottostare ad alcun onere maggiore per ottenere la divisione, di quanto abbia obbligo l'Austria. Provvedere noi soli e a spese nostre — e spese ed oneri vi sono — alla divisione delle reti mentre l'Austria sta a guardarci, è fare gli affari dell'Austria non i nostri, e per quanto si sia diventati amiconi si farebbe più del nostro debito. Si capisce che all'Austria interessi che il riscatto sia fatto da noi; essa avrebbe tutti i vantaggi dei nostri sacrifizii, ma a farne non ci siamo obbligati. Il patto coll'Austria è che la divisione si faccia appena la si possa fare *(art.* 12 *del trattato di pace) e non è nata per noi la* possibilità, *finchè la rete austriaca abbia un reddito di un terzo superiore alla rete italiana, e la Società pretenda dall' Italia per vendere la rete italiana, una giusta metà del valore capitale delle due reti. La limitazione convenuta all'obbligo dei due Stati, che la divisione si operi solo allora che diventi possibile, non deve essere un pleonasmo.*

Tutto questo deve essere assai più chiaro per gli uomini che si occupano di politica di quanto sia per me che studio le ferrovie più assai che i trattati internazionali. E tuttavia anche per me è chiarissimo.

Se gli uomini che fanno la politica dimostreranno che siamo in obbligo noi italiani di pagare delle centinaia di milioni perchè sia assicurata la sorte della compagnia che resterebbe in piedi soltanto in Austria e come Compagnia austriaca, gli argomenti ferroviarii miei e di tutti gli oppositori avranno un valore affatto secondario. Ma finchè non sia trovata questa dimostrazione che fino ad ora nessuno ha data, e credo impossibile che alcuno sappia dare, è sulla base di condizioni di fatto, e dal punto di vista degli impegni materiali cui andiamo incontro noi, che dovremo esaminare la questione. Se è vero, e credo indiscutibile che lo sia, che il paese è in diritto di sconfessare l'operato del Minghetti del Sella e dello Spaventa, che non erano punto autorizzati ad assumere l' impegno che hanno assunto e che non è assunto per

l'esecuzione di un trattato che non aveva termini fissi anzi segnava una condizione di possibilità che ci assolveva per ora dall'obbligo di eseguirlo, siamo in diritto di esaminare unicamente se l'affare concluso a Basilea sia un buon affare o un tratto di corda. E non pare che l'esame da questo punto di vista, possa far giudicare favorevolmente se le prime osservazioni che fa qualunque buon cittadino e onesto padre di famiglia non politico, non ferroviario, non economista e non tecnico, sono queste: che la Società faceva buoni affari in Austria e cattivi in Italia; che era l'Austria che insisteva per la divisione; che la divisione si opera per solo fatto nostro e che l'Austria accetta — come gli azionisti dell'Alta Italia — senza osservazioni e senza quasi pensarci sù — in tutto e per tutto l'operato nostro.

In ogni modo e tanto pei sostenitori della convenzione di Basilea, quando per gli oppositori credo non inutile l'esposizione di fatti e di argomenti che troveranno qui raccolti.

LETTURA I.

I CONCETTI POLITICI

Or sono due mesi poco più, è scoppiata in mezzo al mondo politico e finanziario, occupatissimo dell' Erzegovina e della rendita turca, questa bomba: il Governo Italiano ha riscattato le ferrovie dell'Alta Italia.

Lo scoppio avvenne improvviso tanto, che di nessun rumore preventivo si sono accorti nemmeno i membri del Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia. Sembra fosse quello un Consiglio d'Amministrazione poco consigliante e meno amministrante, poichè divulgata dai giornali la nuova della Convenzione firmata a Basilea, il Presidente telegrafò a Parigi per saperne qualche cosa. Venne questa risposta molto elettrica:

M.r le Comte d'Adda Milan
C'est vrai. *Rothschild*

In poche ore la notizia data per prima dall'*Opinione*, fu sparsa ai quattro venti e tutti seppero che il Governo italiano (il quale aveva già provveduto col discorso di Cologna ad empire le casse e pareggiare le entrate colle spese, ed aveva tutte le Amministrazioni condotte in modo che nulla lasciavano a desiderare) per trovare uno sfogo ai capitali esuberanti e mettere a profitto la propria abilità amministrativa, intendeva di farsi industriale. Si è saputo questo due

mesi fa e adesso si sa tutto questo, ma non un *ette* di più; e la ragione del secreto può darsi che sia — devo dirlo perchè non la conosco — perfettamente giusta.

Basta quello che si sa a giustificare studii? Può fin da ora essere professata e difesa una opinione sulla convenienza di accettare o di combattere la convenzione di Basilea della quale si ignorano quasi completamente i patti?

A me pare che sì. Trattasi di accettare o rifiutare una massima alla quale i singoli patti sono necessariamente subordinati e che, qualunque siano, non servono a renderla migliore o peggiore.

Supponiamo per un momento conosciute tutte le condizioni del contratto di Basilea, sarebbe forse dalla cognizione dei singoli patti eliminato, o fatto meno necessario od anche soltanto più facile l'esame della questione di massima? — Portato che sia il contratto di Basilea avanti al pubblico ed avanti alle Camere, la questione prima e cardinale, e precedente a quella di tutti i patti, e indipendente dall'esame del valore singolo d'ogni patto, sarà sempre: se date le condizioni rispettive dello Stato e delle Società ferroviarie convenga politicamente ed economicamente che il primo si sostituisca alle seconde. E se la questione di massima dovremo farla sempre e la faremo sempre indipendente dalle particolari stipulazioni di compensi o di altro perchè aspettare a farla? Non si corre il pericolo che si compiano nel frattempo, e sulla fede che la sia generalmente riconosciuta per buona, dei fatti che compromettano e pregiudichino la questione?

Finchè non si sia esaminato se convenga o no all'Italia che le ferrovie diventino proprietà dello Stato, è lecito di revocare in dubbio la convenienza del contratto di Basilea; è lecito e direi quasi è obbligatorio, per chi si occupa di ferrovie, esporre le ragioni del sì e del no.

È vero che la convenzione di Basilea il Governo o chi per esso l'ha firmata; è vero che firmandola il Governo ha dichiarato per sua parte di credere utile che le ferrovie passino in proprietà dello Stato; ma da Lutero in qua hanno fatto proseliti e di molti le teoriche del libero esame. Della gente persuasa della non infallibilità del Governo ce n'è tanta quasi, quanto della gente persuasa della non infallibilità del

Papa; e se la materia sulla quale il Governo metta le mani sia quella delle ferrovie, il numero degli infedeli aumenta.

Anche affrontando il pericolo di farmi confermare la scomunica per titolo d'anti-ministerialismo, debbo confessare di essere molto luterano e di non essere punto disposto ad ammettere come argomento della bontà della massima che convenga allo stato italiano farsi proprietario delle ferrovie, il fatto che questa massima sia adesso professata e fatta predicare alle genti dal Governo.

Quella convinzione profonda che fa camminare per via diritta non solo, ma che induce anche altri a professare la medesima vostra fede perchè in voi la vede sincera e, giustificata o no, almeno incrollabile, il Governo italiano non l'ha posseduta mai in materia di ferrovie.

Dicono: ha camminato, è andato avanti — ed è vero. L'anno 1860 ha lasciato l'Italia con una dote limitatissima di 1699 chilometri di strade ferrate. Il 1875 lascia aperti all'esercizio 7700 chilometri. Ma per compiere nei quindici anni questi 6000 chilometri, (che non sono poi un gran miracolo d'attività se la Francia nel tempo istesso ne ha aperti 12309, la Germania 13472, l'Austria 10632, la Russia 17463, l'America 67408 e la Spagna, la povera, semifallita e insanguinata Spagna 4338) per compiere, ripeto, questi 6000 chilometri siamo andati avanti e indietro, per diritto e per traverso più di qualunque pittura di saette. Una via, una fede, una politica, una teorica almeno in materia di ferrovie, il Governo e il Parlamento non l'ebbero mai, o meglio ebbero tante vie, tante politiche, tante teoriche quanti furono gli anni che passarono, quanti furono gli uomini saliti al potere.

È questo un fatto tanto più notevole, quanto è veramente vero che tutti gli anni trovarono l'Italia presso a poco nelle medesime condizioni rispetto alle compagnie ferroviarie, e che tutti gli uomini successi al Ministero, meno uno durato per un periodo inconcludente di tempo, appartenevano allo stesso partito politico e dichiaravano di professare le medesime opinioni intorno ai bisogni dello Stato ed al modo di soddisfarli.

Non è naturalmente giusto di far capo al 1860 per giudicare della condotta del Governo in materia di ferrovie. Ogni piccolo Reame d'Italia aveva attuato idee proprie, si-

stemi proprii e i governanti dell'Italia unita non potevano a meno dall'accettare pel momento e rinunciando al beneficio d'inventario la eredità che trovavano.

La confusione regnava per necessità sovrana in tutto, e non era possibile che non regnasse sovrana nella materia ferroviaria come in tutto il resto. L'attenzione e l'attività dei nostri uomini di Stato dovevano essere nei primi tempi assorbite intere dall'opera della unificazione politica e del riordinamento legislativo, rimandando quella della unificazione e del riordinamento economico al tempo in cui della prima fossero almeno gittate le basi.

Nel 61, nel 62, nel 63 non si accennò in alcun modo all'idea di dover adottare una politica ferroviaria. I primi sintomi apparvero nel 1864 per opera del Menabrea, il quale preparò il terreno su cui il Jacini condusse a termine le convenzioni approvate colla legge del 1865.

Gli uomini che nel Governo del Piemonte avevano fatto l'esperienza del sistema delle ferrovie di Stato sulle linee da Torino a Genova, da Alessandria ad Arona, da Torino a Susa, e del sistema delle concessioni all'industria privata sulle linee da Susa per la Savoja ai confini francesi, da Torino a Cuneo, da Torino a Pinerolo, da Vercelli a Valenza, da Santhià a Biella, si decidevano tanto francamente pel secondo, per quello cioè delle concessioni all'industria privata, da proporre e sostenere e volere in *capite* a tutto il riordinamento delle ferrovie, la vendita della rete costrutta ed esercitata dallo Stato. Noto fra coloro che votarono per questo sistema il Sella negoziatore della Convenzione di Basilea, e fra gli oppositori il Bonghi, collega oggi del Minghetti e dello Spaventa, sostenitori nel 65 della vendita, sostenitori ed autori oggi del contratto per la compera.

Due fatti sono particolarmente notevoli rispetto a questo primo periodo d'istoria:

che gli uomini politici del Piemonte, alla testa dei quali stava il conte di Cavour, avevano conservato allo Stato le ferrovie che dalla capitale portavano al mare ed avevano concesso a compagnie private quelle che s'innoltravano ai confini, ciò che secondo le teoriche oggi seguite dovrebbe giudicarsi un grave errore politico;

che gli uomini politici del 1865, i quali poi sono gli stessi uomini politici che guidano l'Italia adesso, si decidevano al sistema delle concessioni all'industria privata in onta alla pessima riuscita del trasporto dalla Savoja in Calabria e in Sicilia della Compagnia Vittorio Emanuele.

Colla caduta di questa Società cominciarono le evoluzioni e le contraddizioni nella politica ferroviaria. Il governo che aveva dichiarato nel 65 essere un errore voler mantenere le ferrovie Piemontesi in proprietà dello Stato, ridivenne proprietario prima delle Calabro-Sicule, e poi della Ligure, quando la Società delle ferrovie Romane, — mostro informe nato con una folla di vizii organici, in perpetua agonia dal momento della nascita, — dichiarò di essere impotente a condurre a termine le costruzioni.

Ma la rinnovata fede, la rinnovata politica dello Stato proprietario, era smentita dai contratti pei quali l'esercizio delle Calabro-Sicule era affidato alla Società delle Meridionali e quello della Ligure alla Società dell'Alta Italia.

Or sono due anni il Governo presenta le convenzioni pel riscatto delle Romane e per quello delle Meridionali, cui poco prima aveva dato per 35 anni l'esercizio delle Calabro-Sicule, dichiara indispensabile di provvedere subito all'acquisto di quelle due reti, non crede possibile altra soluzione che quella proposta da lui, minaccia crisi ministeriale, danni economici, rovina finanziaria se non si vota a tamburo battente pel sistema dello Stato proprietario delle reti meridionali ed investito solo d'un alto dominio sulle settentrionali, concesse all'industria privata.

Le minaccie non approdano, le convenzioni colle Romane e Meridionali si seppelliscono senza onori militari e senza epitaffi, il riscatto delle due reti non è più necessario, diventa necessario invece quello dell'Alta Italia e il Governo, — anzi gli stessi ministri i quali dichiaravano fino a ieri che lo Stato non doveva e non poteva esercitare ferrovie — si prepara a sostenere che l'ente più adatto, anzi l'ente cui è necessario di affidare la condotta degli esercizii ferroviari è lo Stato. E tuttavia le dichiarazioni di ieri erano molto chiare, molto esplicite e parmi valga la pena di ricopiarle dalla Relazione presentata alla Camera dai ministri Spaventa e Minghetti:

« Il nostro organismo amministrativo non ha ancora rag- « giunto quel grado di solidità e di perfezione che si richiede « per condurre senza incagli un servizio così vasto ed impor- « tante; e per le nostre condizioni il minore dei mali è che « le ferrovie siano date in esercizio all' industria privata. »

Quanti sistemi in quindici soli anni!

È quasi superfluo di notare che ad ogni svolto di cantonata corrispose per parte dei governanti una dichiarazione che fino allora si erano commessi degli errori, ma che finalmente la strada diritta e sicura la si era scoperta, ed una dimostrazione che le sole ultime risoluzioni erano appoggiate dai principii della sana scienza economica, compiacentissima scienza che si presta con molta disinvoltura a giustificare tutte le opinioni possibili ed anche parecchie delle impossibili.

Signori, io ho la disgrazia di non essere economista; disgrazia grave pur troppo in questi tempi e che mi obbliga a cercare la risoluzione delle questioni che studio non applicando certi criteri altissimi, certi assiomi generalissimi e fermi, incrollabili, come le piramidi d'Egitto, per chi li professa, e viceversa poi ritenuti per solenni castronerie da altri ugualmente dottissimi nella scienza medesima, ma dietro uno studio modestamente condotto terra terra intorno a tutti i particolari delle condizioni di fatto.

Sento economisti che gridano: lo Stato non deve essere assorbente al punto di togliere la possibilità delle industrie private e della libera concorrenza; lo Stato industriale vuol dire lo stato uccisore della vita e dell' attività privata, massima se non unica ragione dello svolgimento economico dei popoli; lo Stato, ente essenzialmente politico, è per ciò stesso pessimo amministratore; lo Stato quindi non deve possedere nè amministrare ferrovie. Altri economisti rispondono: lo Stato è il naturale gerente degli interessi cumulativi, che non possono essere abbandonati alle gare della concorrenza privata; lo Stato è necessariamente il primo e massimo amministratore della cosa pubblica; le ferrovie sono un interesse pubblico, anzi ormai una pubblica necessità, sono un elemento della difesa, quindi dell'essere o non essere della nazione, è dunque impossibile abbandonarle all'industria privata. Se le idee delle due scuole non sono espresse con lin-

guaggio proprio di scienza economica, prego di esserne scusato; chi trovasse eccessivamente modesta la preghiera, può notare anche me fra i capiscuola di scienza economica; sono già tanti i capiscuola che uno più uno meno non guasta.

In così grande disparità d'opinioni non sarebbe cosa prudente lasciare ai soli economisti la decisione della controversia, tanto più che piantate le une o le altre delle massime che ho ricordato, non occorre punto sapere di ferrovie per decidere la questione delle ferrovie. Con tutta facilità un economista di seconda e terza forza, ed anche un non economista, può tirare a tutto rigor di logica e come un semplicissimo corollario, che si debba: o approvare a occhi chiusi la convenzione di Basilea, o mettere in istato d'accusa il Ministero che la propone.

A me (non economista) fa un certo senso l'osservare che non tutti gli Stati sono costituiti nell'ugual modo. Ve ne ha di grandi, di piccoli, di ricchi, di poveri, di civili e di semibarbari — le ferrovie corrono adesso anche pei semibarbari — di essenzialmente agricoli, di essenzialmente industriali o commerciali, di assoluti, di liberi, di semiliberi, di protezionisti, di liberisti, e tante e tante altre diversità che molto lungo e più ancora noioso sarebbe il dire. Possibile — dico io non economista — possibile che a tanta diversità di figure vada a pennello il medesimo abito?

Per ciò appunto che le ferrovie, nella vita moderna dei popoli sono, fino dai primi esperimenti, comparse come un elemento principalissimo di attività e di sviluppo economico, deve essere avvenuto uno sforzo per coordinare fin dalle prime i sistemi alle condizioni particolari d'ogni singolo Stato. La storia delle ferrovie deve essere stata diversa e deve da Stato a Stato mantenersi diversa, perchè nesso logico esista fra le condizioni di fatto ed i bisogni di ognuno ed in ognuno il modo di soddisfarli. Non è possibile di ammettere, come pur dovrebbesi giudicando per assiomi assoluti qualunque siano e di qualunque scuola economica, che uguali sistemi siano ugualmente addatti a paesi in cui regna la piú ampia libertà; in cui è appena sensibile l'azione del governo, in cui per indole, per leggi, per civiltà, per convenienze d'industrie è salita ad altissimo grado la potenza delle associazioni, in cui

la fede è ferma nell'attività dei singoli, in cui natura o fortunate combinazioni di esuberanza di forze, in confronto ai vicini, creano una condizione di pacifica sicurezza; — e ad altri paesi in cui lo Stato entri regolatore di tutti i bisogni e di tutti i modi di soddisfarli, assorbendo e concentrando in sè ogni potere ed ogni attività; in cui l'inerzia generata e mantenuta dalla condizione di continua tutela soffochi ogni ardita iniziativa ed ogni spirito di associazione; in cui sia eccessiva la disparità delle fortune, o sia condizione normale la povertà. Non è un caso che nei diversi Stati le ferrovie siano state imprese e seguitino ad essere condotte con diversi sistemi, come non è da fare le meraviglie, se diversi, anzi opposti sistemi abbiano dato e seguitino dare risultati ugualmente soddisfacenti; sarebbe anzi da maravigliare se avvenisse il contrario.

In ogni Stato le condizioni di grandezza, di prosperità, di civiltà, di opinioni, di attività, di fede pubblica e di morale privata, hanno influito a spingere ed a mantenere sopra una od un'altra strada. Se vogliamo quindi arrivare a giuste conclusioni su ciò che convenga all'Italia, dobbiamo guardare, non tanto a teorie economistiche, quanto al fatto di ciò che sia l'Italia, di ciò che siano i suoi bisogni, le sue amministrazioni, i suoi rapporti colle società ferroviarie; e nei confronti cui ci avvenisse di ricorrere cogli altri Stati, non dimenticare di esaminare come, quanto, e perchè differiscano dallo Stato nostro, prima di pretendere di applicare ai casi nostri le risoluzioni cui altri sia giunto o tenda a giungere.

E prima d'altro facciamo il conto della nostra ricchezza, conto importantissimo sempre e più nel caso concreto. Le illusioni ormai non sono più nè possibili nè permesse. L'Italia non è quel ricco giardino che ci si andava dipingendo una volta. Gl'Italiani non sono più il popolo che arreca ad altri la civiltà. Ci siamo dal 60 in qua perfettamente conosciuti ed abbiamo avuto tutto l'agio di misurare le nostre forze.

Le esperienze compiute colle ferrovie, confermarono che l'Italia è un paese povero, un paese che ha bisogno di moltissimi anni per sviluppare la propria potenza produttiva. — Il reddito attuale di tutti i 7700 chilometri di strade ferrate che abbiamo aperto al pubblico, arriva appena a 144 mi-

lioni ossiano L. 18,700 al chilometro. Sui 26,472 chilometri delle ferrovie inglesi compiute a tutto il 1874 si ottenne il reddito di L. 1,481,400,000 ossia L. 55,962 per chilometro. I 20,608 chilometri di ferrovia della Francia hanno dato un reddito di Lire 867,000,000 o Lire 42,000 per chilometro. E 39,400 Lire al chilometro fruttarono le ferrovie tedesche; 37,000 le austriache.

Ho ricordato questi numeri piuttostochè tanti altri, dai quali può dedursi la nostra condizione di povertà in confronto alla ricchezza d'altri Stati, perchè toccano più da vicino la questione della quale stiamo occupandoci. Del resto gli sforzi fino ad ora inutili per giungere ad equilibrare le entrate colle spese, l'eccesso delle fiscalità per ispremere tanto d'imposte che valga a coprire, se non tutte, la maggior parte almeno delle passività, i conti delle importazioni e delle esportazioni, forniscono dati più precisi e sciaguratamente anche più desolanti. Le grandissime imprese, quelle imprese davanti alle quali indietreggiano impauriti gli statisti dell'Inghilterra, della Francia, della Germania, le cui risorse, la cui civiltà, la cui potenza economica sono di tanto superiori alle forze, alla civiltà, alla potenza nostra, dovrebbero quasi *a priori*, ed istintivamente direi, essere da noi rigettate. Sono pronto a riconoscere che questo solo criterio sarebbe troppo generale per poterlo addirittura applicare alla proposta del riscatto delle ferrovie; sono pronto a dire che sarebbe un confessare d'essere anche meno del poco che siamo, il sostenere che per noi non possa farsi nulla di ciò che non abbiano fatto gli Stati che ci stanno davanti. Per ciò appunto che ogni Stato deve tener conto delle particolari condizioni sue, non nego che alcuna di queste grandi imprese possa essere a noi conveniente od anche necessario di affrontarla, in onta a tutti i pericoli di cui sia circondata. Ma sono convinto che un argomento gravissimo per costringerci a pensare *molto* su quello che facciamo, sia riposto in ciò: che noi, i più poveri, i più deboli, saressimo i primi a voler fare quello che nessuno dei più ricchi e più forti finora ha fatto.

Prima di passare da queste considerazioni generali, forse anche troppo generali, ad un esame più proprio della questione del riscatto, debbo dichiarare che non so intendere

come la tesi del riscatto possa essere divisa da quella dell'esercizio di Stato.

Nella mia piccola testa non entra che si possa giustificare l'acquisto della proprietà delle ferrovie, se si deve darle poi ad amministrare ed esercitare ad altri. Padrone intero, assoluto della casa mia, a me par d'essere soltanto se non l'abbia affittata ad altri, ma se l'ho data in affitto, in una parte e grossa parte dei miei diritti, sottentra chi paga la pigione. E una compagnia cessionaria della condotta degli esercizi ferroviari, è assai più padrona della strada ferrata, anche se non abbia *la proprietà*, di quello che io sia padrone nella casa che occupo in forza di un contratto di locazione. S'è accorto mai nessuno di nessuna differenza di potere della Società dell'Alta Italia, passando dall'una all'altra delle linee che esercita? — E tuttavia l'Alta Italia ha la proprietà soltanto di due terze parti delle reti, sulle quali manda i suoi vagoni, le sue locomotive, mantiene i suoi impiegati, fa eseguire i suoi regolamenti e i suoi ordini.

L'alto potere, i controlli, la sorveglianze che il Governo esercita per le linee delle quali è proprietario lo Stato o una provincia o un'altra Società, li esercita uguali, identici per le linee delle quali è proprietaria l'Alta Italia. Per la linea Ligure, esercitata dall'Alta Italia ma proprietà dello Stato, il Governo ha gli stessi rapporti di potere che per la linea Milano-Venezia, esercitata e posseduta dall'Alta Italia. Servirebbe a nulla, proprio a nulla per lo Stato, l'acquisto della proprietà delle linee, se il governo non fosse al caso di condurre lui direttamente gli esercizi. Sarebbe il mantenimento puro e semplice della condizione attuale coi nomi mutati.

La questione bisogna porla in tutta la sua ampiezza: o lo Stato sente ed ha veramente il bisogno di aver lui le strade ferrate e deve averne proprietà e possesso e facoltà intera di disporne a suo talento — o per le condizioni in cui si trova non sente e non ha bisogno di tutto questo diretto ed assoluto potere, e può trovare conveniente di abbandonare ad altri l'esercizio di un'industria di trasporti, ed è inutile che stipuli per sè un illusorio diritto di proprietà. Se non è conveniente che lo Stato conduca gli esercizi, la tesi del riscatto è colpita nel ganglio vitale e non può da nessun valido ar-

gomento essere giustificata. I rapporti col pubblico sono per necessità condotti da chi provvede all'esercizio; gl'impiegati dipendono da chi ha assunto l'esercizio, che non può non aver voto e voto preponderante sullo stabilimento degli orari, sulle tariffe, su tutto che riguardi il servizio. I diritti, le influenze di una società concessionaria ed esercente di ferrovie, non sono maggiori dei diritti e delle influenze di una cui sia affidato il solo esercizio, perchè in tutti due i casi sono uguali i fini ai quali tende ed uguali i mezzi adatti a raggiungerli, e perchè il Governo deve sempre riserbare e riserba, deve sempre esercitare ed ha esercitato ed esercita come rappresentante del pubblico interesse un alto dominio, cui in nessun caso potrebbe rinunciare, che in nessun caso potrebbe da alcuno essergli tolto. Non si può adunque scindere la questione del riscatto da quella dell'esercizio di Stato e tutto quanto può dirsi contro la tesi di affidare al Governo l'Amministrazione dell'azienda ferroviaria è argomento che va diritto a combattere la massima di fare lo Stato proprietario delle ferrovie.

La convenzione di Basilea adottata che fosse, porterebbe alla necessità di riscattare le Romane, le Meridionali, le Sarde, le consorziali Venete, tutte in una parola le strade ferrate del Regno, poi che le stesse ragioni che si adducono per giustificare il riscatto della rete concessa all'Alta Italia, si applicano e giustificano pure quello di tutte le altre reti.

È di una strana leggerezza una proposizione caduta, non so come, dalla penna d'un uomo politico che scrisse *sullo Stato e sulle ferrovie*, degli articoli forse molto economistici, ma certamente pochissimo ferroviari. — « Non è impossibile « — scrisse il dotto economista — una soluzione la quale « lasci la facoltà di due grandi esperienze e mentre addice « una parte dell'Italia al regime delle ferrovie di Stato, lasci « l'altra a quello di una compagnia privata. Dopo alcuni anni « di prova i dati e la realtà delle cose guiderebbero i legi- « slatori. » — E continua, dicendo: « È questa una idea che « si lancia alla discussione e che vorrebbe essere colorita in « tutte le sue parti. » Non ha il merito di essere, come la crede l'autore, almeno nuova questa sciagurata idea dell'esperienza. Il Ministero l'ha scritta quasi colle identiche pa-

role nella relazione che accompagnava la proposta di riscattare le Romane e le Meridionali. Soltanto un anno fa il Ministero credeva bene di acquistare le reti della media e bassa Italia e fare *là l'esperienza* degli esercizi di Stato; oggi un economista intimo del Ministero trova una giustificazione dell'idea del riscatto nella possibilità di fare l'esperienza degli esercizi di Stato sulle reti dell'Italia settentriale.

Potrebbe dirsi che l'esperienza è già stata fatta in Piemonte e che gli uomini che oggi consigliano di ripeterla sono i medesimi che vollero la vendita della rete Piemontese perchè l'esperienza aveva testimoniato in favore dell'industria privata; ma c'è ben altro a dire.

Dimenticano forse, governo ed economisti, che le ferrovie italiane rappresentano un capitale o meglio sono rappresentate da un capitale di 2,500 milioni e che è su questo enorme capitale che dovrebbero eseguirsi delle *esperienze?* — Non vedono che ogni inconveniente che fosse loro rivelato dalle *esperienze,* sarebbe già stato causa di enormi danni che il pubblico avrebbe già dovuto pagare? Non credono giusto e vero quello che io scrissi nella Relazione per la prima Commissione Parlamentare incaricata di riferire sulle convenzioni ferroviarie, due anni fa indispensabili ed ora poste da banda?

« Il Governo ci dice *faciamus experimentum;* ma se l'*experimentum* — soggiungeva io, in nome della maggioranza « della Commissione Parlamentare — se l'*experimentum* farà « scoppiare vasi e storte, la spesa per la remissione dei vetri « rotti la farà l'Italia. Noi crediamo che un Ministero debba « avere, se non la scienza, la coscienza almeno della bontà « dei provvedimenti che propone; crediamo che un paese « non sia, non debba essere, anzi debba non voler essere il « corpo sul quale si facciano esperimenti. I cambiamenti continui di sistema, il fare e disfare, il paese li paga ed è assai « desiderabile che l'epoca delle prove una buona volta si « chiuda e si sappia ciò che si vuole. »

E adesso aggiungo: Non può pretendere al diritto nemmeno di consigliare intorno ad un determinato argomento di pubblico interesse chi non abbia la fede della bontà dei provvedimenti che propone. Chi sa tanto poco di ferrovie da accettare ancora che sia gittato il paese incontro ai pericoli e

ai danni certi degli esperimenti, per quanto sia brillante l'aureola che — per altre ragioni e in altri campi di scienza — ne circondi il nome, non deve avere il coraggio di voler insegnare quale sia il rimedio più adatto alla cura dei mali dai quali è affetta l'azienda ferroviaria. Se degli esperimenti ancora siano necessari — cosa che non credo quando trattasi delle nostre ferrovie — facciansi almeno in una scala proporzionale alle ricchezze, alla potenza economica e finanziaria, ed al bisogno grandissimo di quiete e di stabilità del nostro paese.

I chimici ferroviari, cui ancora abbisognano degli esperimenti per determinare la strada vera sulla quale condursi, di questo almeno si persuadano: che nessun chimico per istudiare le proprietà del diamante s'attenta di domandare che, per fare esperimenti, gli siano dati interi il *Reggente* o il *Monte di luce.* E le ferrovie italiane rappresentano una ricchezza ben altrimenti grande di quella rappresentata dai due celebri diamanti.

Ed ora scendiamo all' esame diretto della questione messa in campo dalla convenzione di Basilea. Mi limiterò oggi a dire delle *ragioni politiche* che adducono i sostenitori di quanto ha fatto il Governo; studierò un' altra volta la questione degli esercizi di Stato; riserberò ad una terza lettura, ogni considerazione sulle conseguenze finanziarie dell' operazione di riscatto.

Saremo padroni in casa nostra e sarà questo per noi un fatto di grande importanza politica. Su molte persone ha fatto molto effetto questa proposizione gittata per la prima a sostegno della convenzione di Basilea. Ed applaudirono di gran cuore e trovarono che il Governo proponendo di *farci padroni in casa nostra* provvedeva alla dignità ed alla sicurezza del nostro paese. Mi sia lecito di credere che da solo impeto di sentimento, più che da severo esame e da sereno giudizio, gli applausi siano stati dettati.

Saremo padroni in casa nostra implica che adesso padroni non siamo e che padroni finora non fummo. È possibile di credere che il paese nostro per quindici anni sia durato in questa soggezione? Non è un' offesa alla dignità del paese piuttostochè una proposta per rilevarla, la dichiarazione che

in casa nostra altri che noi fosse padrone? Come è avvenuto che di non essere padroni non ci siamo accorti nei quindici anni e la scoperta la facciamo soltanto adesso? Come avviene che l'Austria, la quale ha pure una rete estesissima e importantissima di strade ferrate in mano di quella stessa compagnia che impedirebbe a noi di essere padroni in casa nostra, non s'accorge punto di non essere padrona in casa sua e non pensa punto a rendersi tale? È meno gelosa forse la vecchia ed aristocratica Austria della propria dignità, di quello che della nostra si debba esser noi, od ha meno bisogno di essere padrona in casa sua?

Se fosse vero che la Società dell'Alta Italia od un'altra Societá qualunque tanto s'imponesse al Governo da impedirci di essere padroni in casa nostra, non sarebbe il caso, no, di riscattare a prezzo d'oro la nostra padronanza, ma di accusare chi sta oggi al Governo e tutti coloro che lo tennero pei quindici anni, di tale e tanta debolezza che nulla, proprio nulla varebbe a giustificare. Compagnie francesi ed inglesi posseggono ed esercitano la maggior parte delle ferrovie Russe e il Governo Russo non crede punto di non essere in casa sua padronissimo, e nessun pubblicista o economista ha ancora avuta la faccia tosta di sostenere che la Russia non sia padrona in Russia.

I capitali — si dice — delle compagnie ferroviarie sono in gran parte capitali esteri, alcuni degli uomini che stanno a capo della Società dell'Alta Italia sono stranieri; tutto questo può costituire un vero pericolo, particolarmente pel caso che fossimo trascinati ad una guerra. — Mettiamo da parte per esaminarlo da solo, poi che tanto vi s'insiste sopra, questo caso della guerra, e fermiamoci un momento alla questione del capitale estero.

Inutile ripetere che il danaro non ha patria. Questo assioma vero, verissimo, non serve gran fatto a rispondere alla domanda: se pei riguardi delle quantità di titoli sociali possedute da stranieri o da Italiani convenga o non convenga, giovi o sia inutile di riscattare le ferrovie. Sono, pare a me, d'altra natura le considerazioni che suggeriscono la risposta.

L'Italia quando ha dato mano all'opera delle reti ferroviarie non disponeva di tanti capitali quanti occorrevano. Le

convenne — ricopio una frase del Correnti — *allettare i capitali stranieri.* Vennero abbondanti, e non già per simpatie che avessimo ispirato ad alcuno — l'amore meno platonico è l'amor dei banchieri — ma per la speranza di ottenere grossi dividendi, speranza che si è probabilmente verificata pei *fondatori* delle Società, che rimase delusa pei *fondati.* L'Italia non ha oggi tanti capitali quanti occorrerebbero a rimborsare subito i capitali immobilizzati nelle ferrovie. Si ingegna come può, cioè precisamente nel modo che avrebbe potuto ingegnarsi fin dalle prime; contrae un debito da scontare in lunga serie di anni, non paga ma semplicemente si impegna a pagare. Mutati nomi, come al solito, i fatti restano tutto al più quello che erano. In mano di esteri, tanto di crediti resta verso l'Italia ed influenti sull'Italia il giorno che posseggano titoli o impegni dati in cambio di titoli ferroviari, quant'era prima il capitale rappresentato da questi titoli.

Se sia vero che tanta influenza esercitavano prima gli esteri da renderci non padroni in casa nostra, perchè sulle nostre ferrovie avevano impegnato i loro capitali, a tutto loro rischio e pericolo, non minore sarà l'influenza dopo, poi che resta nelle stesse mani lo stesso capitale, del quale lo stesso oggetto sarebbe chiamato a rispondere. Dissi poc' anzi, i fatti restano *tutto al più* quello che erano, e dissi *sarebbe* non *è*, perchè una differenza potrebbe esistere quando del debito contratto verso le società ferroviarie lo Stato rispondesse, anche se i redditi netti delle ferrovie non giungessero a coprirlo.

Mentre infatti adesso le influenze del capitale estero si esercitano sulla sola parte dei valori ferroviari e il credito dello Stato non risponde in alcun modo dei capitali impiegati dagli esteri affine di esercitare in Italia l'industria di costruire ed esercitare strade ferrate, dopo avveuuto il riscatto pei capitali medesimi e per gli interessi dei capitali medesimi risponderà lo Stato con tutti i suoi mezzi, con tutti i suoi possessi, compreso il possesso delle strade ferrate. E questa differenza aumenta, non diminuisce i pericoli di oscillazione del credito pubblico, poi che applica a questo la leva del capitale rappresentante il valore delle ferrovie e

dà in mano agli stranieri, possessori di questo capitale, il braccio di potenza della leva. Si aumenta, dunque, non si diminuisce l'influenza sul nostro paese del capitale straniero operando i riscatti, e per me, mano a mano che vedo crescere le influenze straniere, credo diminuita, non fatta più forte, la padronanza nostra sulla nostra casa.

Nessuno ha il coraggio di sostenere che se durasse la pace e si fosse proprio sicuri di tanto, sarebbe conveniente di incontrare tutte le difficoltà, gli spostamenti d'interesse, le inquietudini cui si va incontro volendo compiere i riscatti, per collocare al posto di un direttore generale e di dieci altri forse — se tanti sono — impiegati non italiani dell'Alta Italia, un direttore e dieci impiegati italiani.

Per quanto non sia gradito che alla testa di una industria, che ha continui rapporti col pubblico, sia uno straniero, si capisce da tutti che il mezzo del riscatto sarebbe per una condizione di tempi normali troppo superiore al fine, e tanto più si capisce questo, dacchè il governo italiano, e precisamente il ministero Minghetti, non ha nessuno scrupolo di mantenere degli stranieri alla direzione di lavori in Italia. Dei viadotti e delle gallerie ne abbiamo costrutte parecchie anche noi ingegneri italiani e tuttavia il Ministero ha affidato al Siben la direzione delle linee, delle quali è proprietario in Liguria lo Stato.

Non è dunque pei tempi di pace che facciano paura gli stranieri; è l' idea dell'eventualità di una guerra che spaventa, o si dice che deve spaventare.

Le ferrovie sono il primo elemento della difesa ! si grida ai quattro venti; come è possibile lasciare questa primissima e importantissima delle armi in mano a stranieri? Incaglieranno, per tradirci, i servizii; faranno sparire il materiale mobile regalandolo ai nemici ;.... e sù castelli in aria sui pericoli cui in caso di guerra potressimo andare incontro, se a qualunque costo non riscattassimo subito le ferrovie.

Ho pubblicato tre anni or sono degli studi su questa materia: *le ferrovie italiane nel caso di una guerra* (1); ho dimostrato fino all' ultima evidenza che tali quali sono le nostre

(1) *Nuova Antologia.* — Aprile e maggio 1873.

strade ferrate servirebbero quasi a nulla per pronti movimenti di grandi eserciti; ho avuto il doloroso conforto che generali del valore e dell'autorità del Nunziante venissero in casa mia apposta per dirmi che io aveva piena ragione; che gente dotta di scienze militari, come il mio amico Fambri, convenisse e nei fatti e nelle conclusioni, e trovasse nuovi argomenti a sostegno delle conclusioni medesime; ho la profonda convinzione che il direttore generale è l' ultimo degli arnesi ferroviarii occorrenti ad assicurare un buon servizio in tempo di guerra, ma ho il dolore di constatare che si crede generalmente dal pubblico — e al pubblico danno ad intendere gli organi del governo — che sia *questo solo ultimo arnese* che importi di assicurare per ottenere che le ferrovie servano come arma di guerra. Che le stazioni siano capaci di grandi concentramenti di materiale mobile; che siano o no provvedute di piani caricatori, ed abbiano o no piazzali di deposito; che da una rete si passi ad un'altra senza entrare ed uscire da stazioni di testa; che vi siano in abbondanza locomotive e carrozze e carri; che i carri siano di forma tale da permettere il carico di artiglierie e cariaggi; — nè governo, nè pubblico s' interessano di sapere. Non curano nè l' uno nè l'altro se appena in quaranta delle ottocento stazioni dell' Italia peninsulare sia possibile di caricare una batteria, cambiando meno di *sette volte* i carri sotto al piano caricatore, di caricare quindi una sola batteria in meno di otto a dieci ore; non curano se in tutta l' Italia peninsulare esista una dotazione di materiale mobile limitata a 1000 circa locomotive e 18000 carrozze e carri, adatti a trasporti militari, mentre la Francia teneva sotto mano nel 1870, 4500 locomotive e 140,000 veicoli; non pensano a creare, come in Germania ed in Austria, una organizzazione permanente, nella quale i due elementi militare e tecnico lavorino di conserva, uniti sempre dai gradi massimi ai minimi, organizzazione che è il cardine fondamentale, la chiave, il segreto della regolarità dei servizii, nel caso di dovere in tempo di guerra raggiungere il massimo di portata sulle linee ferroviarie. Non è da queste e da tante altre consimili condizioni che il pubblico creda, e il Governo faccia adesso credere, dipendente la possibilità di ottenere un buon servizio in tempo di guerra, ma da ciò:

che il direttore generale d' una Società sia nato in Italia o fuori d' Italia.

A quanto pare nessuno pensa che la politica prima e massima di una società ferroviaria, al pari di qualunque altra società industriale, sia la politica del proprio interesse. Credete voi signori, che gli azionisti francesi sarebbero grati a quel direttore dell'Alta Italia il quale trovasse modo di servire alle mire politiche della Francia, ma portasse la società al fallimento, o solo obbligasse a diminuire d' un tanto l' interesse *sulle azioni?* E delle disgrazie d' Italia non pagherebbero una parte necessariamente anche gli azionisti delle società ferroviarie, nella diminuzione degli introiti?

Mi sono parecchie volte tormentato il cervello per trovare un' ipotesi, avverandosi la quale gli azionisti d' una società ferroviaria troverebbero il loro tornaconto nelle disgrazie del paese in cui esercitano la loro industria. Confesso la mia pochezza; non ho saputo discoprirne e sarei gratissimo ai sostenitori del riscatto se volessero indicarmene almeno una.

Le esperienze fatte, e fatte in condizioni che avrebbero direi quasi *dovuto* dar ragione a chi crede capaci di partito politico le società industriali, hanno dato loro più torto di quanto da alcuno potesse essere supposto. La guerra del 59 ha trovato le ferrovie del Veneto e della Lombardia in mano della Società francese. Scopo dichiarato della guerra la cacciata degli austriaci dall' Italia. Fosse per sostituire più o meno apertamente il dominio francese all'austriaco o fosse per creare l' indipendenza d' Italia, è inutile qui di cercare. I capi dei servizii erano tutti francesi, i subalterni tutti italiani. L'esistenza d' una compagnia così costituita nel 59 avrebbe dovuto essere un pericolo e un danno immenso per l'Austria secondo le teoriche oggi sostenute.

L'Austria non ha fatto piú che inviare qui il Böhm a sorvegliare più che a dirigere le ferrovie, ha lasciato tutti al loro posto e non ha avuto nulla di che lamentarsi pel servizio ferroviario. A Verona, base di tutte le operazioni dell'armata austriaca, dirigeva tutto il movimento dei treni un italiano eccellente patriota; la strada della val d'Adige per Trento già consegnata alla compagnia Francese era la linea militare principalissima dell'Austria, ed io che era allora in-

gegnere dell'Alta Italia e mi trovava incaricato di restauri radicali al viadotto di Lavis sopra Trento, aveva dalla compagnia Francese ordini assoluti di non economizzare spese, quando fossero dirette allo scopo di evitare che anche soltanto per poche ore il passaggio dei treni fosse interrotto. E uno dei direttori francesi della Società francese che non poteva allora dire Austria ed Austriaci senza aggiungere almeno un paio degli epiteti più energici del dizionario francese d'insulti, veniva quasi tutte le settimane a riscontrare se fossero scrupolosamente eseguiti gli ordini dati da lui per assicurare che nessun incaglio, nessun ostacolo, nessun ritardo soffrissero i treni che portavano sui campi di Lombardia soldati, artiglierie e munizioni e viveri destinati a rinforzare e mantenere l'esercizio austriaco.

Un'altra esperienza ed anche più concludente. La Francia non ha ferrovie di Stato. Le ferrovie sono possedute ed esercitate da sei grandi compagnie che nelle guerre del 1870 e 1871 hanno dato prove di tutta la possibile abnegazione, di tutto il possibile patriottismo. Testimoniano in favore dei servigii resi alla Francia dalle compagnie ferroviarie tutti che si siano occupati di questa parte d'istoria dei due anni memorandi di guerra. Amici e nemici, tecnici e militari, conservatori alla Du Temple e radicali alla Gambetta dichiarano che le compagnie francesi hanno fatto quanto era in loro potere di fare in pro' della Francia.

Ma nel 1871 metà della Francia era occupata dagli eserciti tedeschi. La maggior parte degli impiegati delle ferrovie rimase al suo posto. Le compagnie francesi hanno portato non solo molta parte del loro materiale — che non arrivarono a trasportare entro le linee degli eserciti nazionali e che quindi non hanno potuto a meno di dare, — ma l'opera dei loro impiegati, la loro energica attività, la loro scienza al servizio di quella Germania che odiavano tanto e nelle loro condizioni con tanta ragione. E i tedeschi non ebbero nulla da lamentare in Francia pel servizio delle ferrovie, e nessun francese ha condannato le compagnie o gli impiegati ferroviari, od ha accusato gli uni o le altre di mancata fede alla patria per ciò che avessero subìto, seguitando a fare il loro mestiere, la condizione di cose che non era in loro potere di togliere o di modificare.

Non bastano queste esperienze a dimostrare che le compagnie industriali non hanno politica? Non bastano a persuadere che il pericolo del quale si parla tanto, non è che una fantasmagoria creata a beneficio ed a sostegno della teorica che, per fini di tutt'altro genere da quello di provvedere alla difesa del paese — poi che per raggiunger questo occorre ben altro che la cambianza d'un direttore e di una dozzina d'impiegati — professa adesso il Governo?

Ma supponiamo pure che la dannata ipotesi, per la quale una compagnia ferroviaria potesse credersi interessata ad arrecar danni al paese nel quale vive, fosse dato di scoprirla; ammettiamo pure che possa esservi al mondo una Società industriale la quale abbia tanto cuore politico e tanto poca passione pel proprio interesse da volere, per politica, fabbricare la propria rovina; avrebbe questa Società di banchieri, cambiati in Curzii, la materiale possibilità di trovare uno sfogo alla propria passione? Troverebbe la via per immolarsi, la voragine in cui sprofondare se e i proprii milioni?

Spero mi si conceda anche dai più accaniti sostenitori della necessità di riscattare le ferrovie perchè elemento della difesa, che il primo naso cui, per ragione d'ufficio, tocchi di constatare se per l'aria esista odore di polvere, è e deve essere il naso del Ministro degli esteri e quindi quello del Governo.

Il giorno in cui potessimo supporre d'avere un Ministro degli esteri ed un Governo e degli agenti diplomatici così poco a giorno delle condizioni del mondo, da saperne meno del direttore d'una compagnia di strade ferrate, non al riscatto delle ferrovie dovressimo pensare, ma a licenziare subito ministri e ambasciatori e incaricati d'affari e consoli e vice-consoli e tutti in una parola gli agenti dello Stato il cui primo e massimo dovere è di avvertire il paese se un pericolo di guerra lo minacci.

Di prepararsi a farci danno, e di farci danno prima che il Governo possa credere all'esistenza di un pericolo, le compagnie ferroviarie non hanno la possibilità, neanche se ne avessero tutte le intenzioni. Constatata che sia, e dal solo Governo, la possibilità di un pericolo, è in mano sua ed è nel suo pieno diritto di provvedere con pari energia alla difesa,

così quando abbia che quando non abbia stipulato per sè un diritto di proprietà delle ferrovie. E quando delle ferrovie fosse lui proprietario e le conducesse lui, i provvedimenti per evitare alcun fatto dannoso alla difesa del paese, dovrebbero essere della stessa natura, anzi perfettamente identici a quelli che dovrebbe adottare ed avrebbe il diritto di adottare se le ferrovie non fossero nè da lui possedute nè da lui esercitate.

Dissi testè che l'Austria inviò un suo fedele a sorvegliare quando ha fatto la guerra di Lombardia, gli andamenti ferroviarii. Un Governo che crede all'esistenza di un pericolo che minacci la nazione, ha il pieno, indiscutibile diritto di eliminare da dove crede gli uomini dei quali non ha fiducia. Sostenere che la semplice volontà del Governo non basti a giustificare l'esclusione di un rappresentante di una compagnia industriale, il cui servizio interessa la difesa dello Stato, è sostenere che questo diritto della difesa, della esistenza politica di un intero e gran popolo è subordinato al capriccio di un'assemblea di banchieri che rappresenta un capitale di 180 milioni.

In ogni modo la garanzia che nulla possa avvenire di contrario all'interesse del paese pei e nei servizii delle ferrovie, non è data dalla volontà o dagli umori di uno, due o dieci uomini, ma dalla natura stessa dell'organizzazione di cui i dieci uomini fanno parte. È una macchina l'amministrazione ferroviaria, gli organi della quale non possono agire se non siano tutti contemporaneamente in moto, ed ogni moto nella gran macchina è solidale con altri ed è dipendente tanto dal moto degli organi che precedono, quanto è determinato e regolato da quelli che seguono.

Nulla sulle ferrovie può essere fatto dall'individuo per ciò che i movimenti essendo troppo vasti e troppo complessi esigono l'impulso d'un intero sistema di forze concorrenti. Le attribuzioni sono ad ogni organo prefisse e limitate e gli impiegati della trazione hanno nulla a fare con quelli del movimento, nè questi con quelli del traffico, nè il traffico colle manutenzioni, ecc.

L'effetto è il risultato dell'organismo che fa concorrere le molte azioni, i molti poteri, le molte attitudini, i molti doveri, ma nessun effetto potrebbe ottenersi da un'azione isolata, da

un solo potere, da una sola attitudine per quanto ne fosse elevato il grado, se non concorressero tutte le altre. È per questo che i sostenitori della necessità di ridurre le ferrovie in potere dello Stato, della possibilità di danni che in occasione di guerra potrebbe arrecarci una Società costituita in parte con capitali stranieri ed alla cui testa è adesso uno straniero, non hanno saputo discoprire che una sola ragione, un solo modo di danno. Questa società, dicono, potrà privarci del materiale mobile ed impedire i movimenti del nostro esercito, regalando ai nemici il servizio delle locomotive e dei carri che dovrebbero servire ai bisogni nostri.

Che gente anche dottissima d'altre materie, ma che di ferrovie sa quel tanto che se ne impara andando a spasso, possa aver paura che avvenga questo trafugamento del materiale mobile, io lo intendo benissimo, per ciò che intendo benissimo quanti e quanto grossi spropositi sarei al caso di inghiottire io in materia di ostetricia e di diritto Romano o canonico. Sostengo che timori così fatti non possono cadere in mente a chi sappia come sia fatto un esercizio ferroviario, e quante disposizioni preventive occorrano per muovere un treno, e quanto occorra per farlo viaggiare con sicurezza, e quali siano le regole per la distribuzione del materiale mobile, e quante persone debbano essere informate d'ogni movimento, e quanto poca sia l'estensione delle nostre stazioni e tant'altro che contribuisce a rendere non difficile, ma moralmente impossibile, di trafugare sensibili quantità di materiale mobile. E non v'è uomo di buon senso che non arrivi a persuadersi che il temuto trafugamento è uno spauracchio da bimbi, se alcuno che si sia mediocremente occupato di ferrovie e di servizi ferroviari gli esponga soltanto le più grosse difficoltà per mandarlo ad effetto.

Potrei financo ommettere di osservare che nulla impedisce al Governo italiano di vietare assolutamente qualunque passaggio di locomotive e di carri, e di limitare ad un solo treno passeggieri ed un solo treno merci il materiale per l'inoltro di persone e di cose di là dai confini. Poi che il materiale delle ferrovie non passa che sulle ferrovie, è facile collocare una sentinella alle due uniche porte per le quali si può farlo andar via.

Vagoni, carrozze, locomotive sono pezzi abbastanza grossi. Si tratta in fine dei conti d' impedire il contrabbando di questi pezzi grossi guardando due porte (un imbocco di galleria è una vera porta). Mi pare un quesito infinitamente più facile di quello che sia guardare dall' introduzione di pacchi di zigari tutta la frontiera; il talento dei doganieri che arrivassero ad impedire di contrabbandar vagoni e locomotive per quelle due porte, ma non andasse più in là, non arriverebbe ad esser degno nè anche d'essere crocifisso. Due sentinelle, due guardie di dogana sono sufficienti ad eliminare tutti i timori destati nel pubblico da chi vuol renderlo favorevole alla teorica dei riscatti e dello Stato proprietario. Ripeto tuttavia che l'osservazione è inutile e sostengo che lo Stato non sarà mai costretto a sprecare le due sentinelle o le due guardie di dogana. È l'organismo dei servizii ferroviarii, è la condizione delle ferrovie che farà impossibili i trafugamenti di tutto od anche soltanto di parte del materiale mobile.

La Società dell'Alta Italia ha in giro per le sue reti 660 locomotive e 12,000 veicoli (1). Per mandar via tutta questa roba occorrerebbe muovere cinquecento treni, dirigendoli tutti cinquecento sopra due linee ad un solo binario, facendoli convergere fino dagli estremi delle reti che s'intersecano, si compenetrano in tanti punti, alle due sole stazioni di Torino e di Savona, perchè per andare in Francia per ferrovia, volere o non volere, bisogna passare o per Torino o per Savona. Sarebbe una grande capacità ferroviaria chi arrivasse in tali condizioni a combinare che sulle due linee per Nizza e per Susa i treni arrivassero in modo da poter essere innoltrati coll' intervallo medio di un'ora dall'uno all'altro. Pei duecentocinquanta treni passanti per una linea dovrebbero impiegarsi quasi undici giorni. Per arrivare a questo miracolo, — sarebbe un miracolo vero, — dovrebbero naturalmente essere sospesi tutti i movimenti ordinarii. E il Governo e il pubblico dovrebbero saper nulla della sospensione di tutti i servigii e del viaggio per undici giorni continui di un treno all'ora, e tutti diretti verso i confini, e senza che mai *una*

(1) Una parte del materiale mobile è necessariamente fermo alle officine di riparazione.

locomotiva che fosse *una* camminasse in senso inverso. Vi è qualche cosa che impedisce dall'andare avanti in questo esame dell'ipotesi che possa essere trafugato *tutto* il materiale della Società, e tuttavia ho dovuto adattarmi a dirne qualche parola. Ho sentito degli uomini serii e che avevano l'apparenza di voler discutere seriamente la questione della quale ci occupiamo, a dirmi con serietà che il pericolo che la società mandasse di là dai confini *tutto* il materiale mobile era un pericolo serio. Non ho potuto a meno dal mettermi a ridere.

Vediamo se sia possibile di mandarne via qualche parte considerevole. La conservazione del materiale mobile sul campo nel quale deve essere adoperato non è un interesse dei soli tempi di guerra: anche in tempi di perfetta pace e per la soddisfazione dei bisogni di trasporti ordinarii, interessa che locomotive e carri non vadano fuori dai confini, in numero che ecceda quello delle locomotive e dei carri altrui che, pei bisogni stessi cui vanno a servire i veicoli nostri, vengono entro i confini.

È per questo, oltre che pei conti di noleggio fra gli interessati, che alle stazioni di confine si tien nota di tutto il materiale mobile che esce e che entra, e che un agente del governo controlla questa specie di bilancio giornaliero. Se avvenga che quantità superiori ad un dato limite escano, senza contraccambio, dai confini dello Stato, senza punto aspettare la guerra si ordina anche adesso di sospendere l'inoltro dei nostri carri finchè non sia avvenuta una restituzione. E giorno per giorno il governo sa, od ha i dati per sapere se l'Italia sia in credito o in debito e di quanti veicoli dall'estero.

Ma... dicono alcuni... e se l'agente del governo andasse d'accordo colla società, se fosse un traditore, se lo si corrompesse... se... tanti altri *se* che può suggerire la paura. Tutti questi *se* hanno la medesima ragione di essere quando lo Stato sia proprietario e quando non lo sia, poi che i milioni d'una potenza estera potrebbero ugualmente trovare degli adoratori; ma in ogni modo, e dimenticata anche questa considerazione, al disopra e contro tutti i *se* possibili ed immaginabili sta sempre quanto dissi poc'anzi: il numero e la

diversità degli organi componenti ed agenti nella macchina eccessivamente complessa delle amministrazioni ferroviarie.

A comporre e spedire treni straordinari appositi per trafugare materiali, non può certo pensare un direttore, il quale sa: che l'ordine per la composizione ed invio del treno straordinario deve esser dato agli uffici della trazione per la destinazione delle locomotive e dei carri; agli uffici del movimento per lo stabilimento degli orarii; gli orarii devono essere trasmessi agli ispettori del movimento ed ai capi stazione; un apposito ordine di servizio deve farne avvertiti i capi deposito, i macchinisti ed i fuochisti; un altro ordine di servizio i conduttori e guarda freni; e un'apposita circolare deve farlo sapere a cantonieri e casellanti.

Sono migliaia di agenti e di impiegati che dovrebbero entrare nella cospirazione od esser tutti tanto grulli da non intendere il fine pel quale si ordinano e si spediscono treni straordinari di materiale vuoto. E fra i grulli dovrebbero essere contati tutti i capi stazione, gli ispettori del movimento, i capi servizio della trazione, del movimento e del traffico i quali anche nella società dell'Alta Italia sono tutti italiani, e per giunta poi i Regi Commissarii di sorveglianza agli esercizi. Dunque treni straordinari, no, e nè molti, nè pochi.

Non resta in piedi che un solo mezzo. Aggiungere qualche carro ai treni in partenza, carro che non dovrebbe più tornare indietro. Siamo ridotti agli spiccioli e poi che trattasi, sulle due linee di Susa e di Ventimiglia, tutto al più d'una ventina di convogli in tutte due; che la potenza delle locomotive ha i suoi limiti; che sulla linea del Cenisio le pendenze sono faticose, occorrerebbero mesi e mesi per giungere a trafugare qualche centinaio di vagoni. Nel frattempo non dovrebbe naturalmente essere tenuto quel conto di debito e credito di veicoli dall' estero, del quale ho parlato.

Non basta! — Se un ordine dovesse esser dato per aggiungere carri vuoti ai treni viaggianti dall'interno verso i confini, dovrebbe quest'ordine, come quello pei treni straordinarii, essere trasmesso agli ispettori, agli uffici del movimento, ai capi stazione, poichè, se dato fuori delle norme comuni di servizio, sarebbe per la sola irregolarità del modo sospetto. E sulla linea da Savona a Ventimiglia lunga 105

chilometri con 22 stazioni, o su quella da Torino al Cenisio lunga 90 chilometri con 16 stazioni, nessuno degli impiegati italiani dovrebbe avvertire che i treni viaggianti verso la Francia fossero più lunghi dei treni viaggianti da Francia verso l'Italia. E ugualmente ciechi dovrebbero essere i Regi Commissari di sorveglianza ed anche gli ufficiali dell'esercito, che il Governo manda anche adesso alle stazioni perchè s'informino del servizio ferroviario e che, avvicinandosi la guerra, crescerebbero naturalmente di numero, e più verso i confini, ed avrebbero, è lecito supporlo, attribuzioni effettive.

La condizione delle nostre ferrovie, d'essere mancanti di binari di servizio nelle stazioni, che è ragione importantissima e forse principale per dichiararle disadatte a grandi movimenti militari, le fa disadatte a quei concentramenti di materiale mobile, i quali come sono necessarii agli eserciti, sarebbero pure necessarii a rendere attuabili forti trafugamenti. Perchè un capo stazione, che sia d'accordo con un capo del movimento nel tradire il proprio paese, possa far sparire, mettiamo, una dozzina di locomotive e i trecento veicoli che alle dodici locomotive possono essere attaccati, questo almeno occorrerebbe: di avere concentrato sottomano tutto questo materiale. Se non sia così, dovrebbe entrare nell'accordo troppo numero di persone.

Ebbene; in nessuna delle Stazioni fra Torino e Susa e in nessuna fra Savona e Ventimiglia possono essere concentrate 12 sole locomotive e trecento soli vagoni. Dirò di più; due sole stazioni della linea Ligure, Oneglia ed Albenga, potrebbero servire a concentramenti di cento a cento cinquanta veicoli; in *nessuna* stazione delle linee Torino-Susa, ed in *nessuna* (eccetto le due nominate) della linea Savona-Ventimiglia sarebbe possibile di sostare con un solo treno di quaranta carri lasciando liberi i binarii di corsa. Se concentramenti dovessero avvenire, potrebbero soltanto effettuarsi o alla Stazione di Torino o a quella di Savona, nella quale si aggruppano le tre strade da Alessandria, da Torino, e da Genova.

Le congiure dovrebbero farsi e condursi ad effetto nelle nostre maggiori piazze militari o al nodo delle nostre principali strade militari. Tanto varrebbe farle nell'anticamera del ministro della guerra. E i treni in partenza con mate-

riale da contrabbandare dovrebbero staccarsi da Torino e da Savona all' insaputa di tutto il mondo, e andar a correre senza orario e senza avvisi per un bel centinaio di chilometri attraverso ad una ventina di stazioni, colla quasi certezza di trovare o un carro che manovrando sbarri la via o uno sviatoio aperto che mandi vagoni e congiurati a gambe all'aria in mezzo ai campi.

C' è da strabiliare pensando che corbellerie di tanto peso possano a muso duro esser dette e sostenute da alcuno di coloro, che quando non dichiarano modestamente di riflettere e rappresentare l'opinione del paese, cioè l'opinione altrui dritta o storta che sia, vi dicono d'avere la nobile missione, il santo dovere di illuminare il pubblico e condurlo sulla buona strada.

Alle osservazioni fatte potrei aggiungerne tante altre di ugualmente evidenti, ugualmente indiscutibili e concorrenti tutte a dimostrare che il trafugamento del materiale mobile per volontà d' uno, di due, di dieci uomini è materialmente impossibile finchè le ferrovie italiane siano quelle che sono, e siano condotte colle norme di tutte le ferrovie di questo mondo, norme che per la natura stessa della cosa non potrebbero mai essere fatte diverse da quello che sono. Parmi che le sole ragioni addotte siano più che sufficienti e sono già stato abbastanza lungo per affrettarmi a dire qualche cosa sull' ultimo argomento *politico* dei sostenitori del riscatto (1).

La società dell'Alta Italia — dicono — è tutt' uno colla Südbahn. Le convenzioni per la divisione delle due reti non hanno potuto finora approdare a nulla; divenuta che sia la rete dell'Alta Italia proprietà dello Stato, la divisione si otterrà più facilmente.

Non esamino se sia vero danno e quale che le due reti austriaca ed italiana siano in mano di un solo proprietario. Non intendo che male ci sia nel fatto che una sola ditta possegga in Italia e fuori, commerci in Italia e fuori, eserciti un' industria, sia pure la ferroviaria, in Italia e fuori, quando

(1) Le considerazioni medesime potrebbero ripetersi per l' ipotesi di trafugamenti di materiale dalla parte dell'Austria; e parmi poco degna di esame la supposizione che l' Italia potesse trovarsi in guerra contemporaneamente contro l'Austria e contro la Francia.

in Austria si sottopone alle leggi, e paga le tasse austriache, e in Italia le italiane. Non mi riesce chiara l'idea del danno, ma l'idea che ho in mente chiarissima è che nessun passo può fare la questione della divisione delle due reti, per ciò che in una lo Stato si sostituisca nel diritto di proprietà agli azionisti. La difficoltà vera, e quasi direi la difficoltà unica, è riposta nel non poter far concorrere alla divisione i detentori delle *obbligazioni.*

Il capitale della società Alta Italia e Südbahn, come quello di tutte le società ferroviarie, fu raccolto con versamenti di danaro rappresentati da azioni, e con un debito che gli azionisti proprietarii hanno contratto col pubblico emettendo delle obbligazioni. Il detentore di una obbligazione è un creditore delle due società e la garanzia del suo credito è costituita dalla proprietà sociale che risponde tutta intiera per ogni obbligazione. Un solo detentore e di una sola obbligazione ha il diritto di opporsi a che la garanzia gli sia diminuita o in qualunque modo cambiata, ha il diritto di non voler sostituire ad un titolo di credito, pel quale rispondono in solido la rete austriaca e la rete italiana, un altro titolo pel quale risponde o la sola rete austriaca o la sola rete italiana. E non v'è modo di costringerlo, poi che gl'interessi degli obbligatarii non hanno legale rappresentanza collettiva.

Gli azionisti sono costituiti in ente giuridico e sono rappresentati tutti da una assemblea che delibera anche per gli assenti e contro la loro volontà; uno statuto, un contratto di società determina i modi, le forme e i limiti delle deliberazioni, cui le minoranze dissenzienti devono sottomettersi. Gli obbligatarii non hanno assemblee, nè consigli, nè rappresentanza di sorte. Ogni obbligatario è un creditore che può agire per conto proprio e contro la volontà di tutti. La divisione vera, effettiva delle due reti, non è possibile se non a patto che tutti i detentori di obbligazioni ed ognuno per sè accetti la nuova condizione e la accetti esplicitamente con un atto che modifichi il primo contratto. I detentori di obbligazioni delle due reti si contano piuttosto per milioni che per migliaia; e perchè il contratto di Basilea facilitasse la divisione delle due reti, questa difficoltà cardinale dovrebbe rimuovere: che fra i milioni di persone che posseggono titoli d'obbliga-

zione, non si avesse a trovarne *una* decisa a voler mantenuta quale è adesso, la sostanza che risponde del suo credito.

Non è caso nuovo in Italia una questione di questo genere. Quando la linea Valenza-Vercelli, concessa con legge 11 maggio 1854 ad una società anonima, fu riassunta in proprietà dello Stato, tre degli interessati hanno fatto opposizione. S'è litigato un pezzo, ma i tribunali hanno riconosciuto il diritto degli oppositori e il Governo è obbligato anche adesso a tenere pei tre un apposito conto.

Escluso anche questo scopo di facilitare la divisione amministrativa delle reti italiana ed austriaca a nessun fine politico può essere riconosciuto che approdi la Convenzione di Basilea. La giustificazione massima, l'argomento atlante dei sostenitori del riscatto: *si compie un grande atto politico*, non regge ad un serio esame.

Potrà il paese avere dei vantaggi nel migliorato servizio ferroviario? — Gioveranno le convenzioni pel riscatto delle ferrovie dal punto di vista della condizione finanziaria?

Sono questi i quesiti che studieremo in altre sedute.

LETTURA II.

GLI ESERCIZI DI STATO

Lo Stato è un cattivo amministratore; lo Stato non deve mettersi in riga cogli industriali; oppure, le ferrovie sono necessariamente un monopolio; lo Stato ha tutti gli elementi e tutte le doti per amministrar bene, anzi meglio d'ogni altro; l'esercizio delle ferrovie non è un' industria, ma la soddisfazione di un bisogno d'ordine pubblico: la libera concorrenza nella industria dei trasporti ferroviari non è possibile. Queste e tante altre proposizioni generali, che ogni giorno s' odono correr per le bocche, di assiomatico — bisogna convenirne — non hanno altro che la forma pretenziosa.

Dal momento che di fronte alla gente che professa e predica una di queste massime, sta altra gente ugualmente rispettabile ed ugualmente dotta, la quale professa la massima contraria, si ha il dovere di rifiutare tutti i ragionamenti che non abbiano base più solida. È cosa comoda, sono pronto a riconoscerlo — piantar seco e senza giustificazione un'aforisma che serva di appoggio alla conclusione cui si vuole arrivare; enunciare l'aforisma in forma assiomatica e tirar via. È un metodo, che riducendosi in fine dei conti ad asserire due volte, in luogo di una, poichè l'*assioma* posto a fondamento non può mai essere che la conclusione esposta con altre parole, libera tuttavia dalla fatica di esaminare i fatti,

ed anche assai spesso dal bisogno di conoscerli. Con molti *assiomi* in testa o col talento d' inventarne molti, anchè senza saper musica si canta ad orecchio, e un certo pubblico ascolta ugualmente, e talvolta anche applaude.

Da quando si ritenne ottima cosa che un avvocato fosse ministro di marina, e un chimico od un giureconsulto, eccellente grecista, fossero ministri dei lavori pubblici, il metodo è salito in onore.

Un giudizio buttato là per massime generali, per assiomi, per sentenze, senza discender mai alla prosa dei fatti, lo si chiama un giudizio pronunciato guardando da un alto punto di vista. E poco importa se il punto di vista sia tanto alto che questo mondaccio sul quale camminiamo non lo si veda più. Avrò forse torto io, ma ho sempre avuto una gran predilezione pei ragionamenti mantenuti al livello stesso cui stanno le cose alle quali si riferiscono. Gli alti punti di vista li lascio a chi abbia occhi migliori dei miei e possegga cannocchiali dei quali mi riconosco sprovveduto. Di massime generali, quindi, non faccio uso, e non ne pianto alcuna, e se arriverò a concludere qualche cosa sulle questioni che ci occupano, vi arriverò per tutt'altra strada che per quella degli *assiomi.*

Dissi e cercai dimostrare: che nessuno interesse politico spinge le Stato a sostituirsi alle società private nella proprietà delle ferrovie; che gl' interessi politici dell' Italia tanto sono soddisfatti e dal punto di vista della difesa, e da quello della dignità, quando proprietaria delle strade ferrate sia una società, quanto lo sarebbero il giorno che fosse proprietario lo Stato; soggiunsi che se fosse davvero un bisogno politico per lo Stato di potere liberamente ed assolutamente disporre delle ferrovie, alla soddisfazione di questo bisogno sarebbe diametralmente contrario un contratto col quale si alienasse una parte dei diritti dai quali dipende la libertà del disporre; che una parte dei diritti, si aliena quando si ceda ad altri l'industria degli esercizi, che deve quindi essere ammesso da tutti che la tesi del riscatto per fine politico può essere sostenuta all' unico patto di affidare al governo di condurre le ferrovie per proprio conto.

La dimostrazione che non conviene accettare la proposta di riscattare le ferrovie, è fatta così in parte dipendente dalla

dimostrazione che non sia conveniente di adottare il sistema degli esercizi di Stato.

La prima domanda che si presenta alla mente di tutti è la seguente: l'industria degli esercizi ferroviari sarà condotta dallo Stato nel modo stesso e cogli stessi fini di una compagnia privata? In altre e più chiare parole: il governo si prefiggerà, e nel grado istesso delle compagnie private, di ottenere dalle ferrovie il massimo reddito netto, o guarderà piuttosto a che le ferrovie diventino un fattore, una leva pel maggiore sviluppo economico del paese? I sostenitori delle proposte governative asseriscono che una Società guarda al solo utile presente, che lo Stato può e sa sacrificare il presente al futuro, che avremo quindi esercizii ferroviarii condotti con idee più larghe e più vantaggiose al pubblico. — È confortata da buone ragioni quest'asserzione? Ha fondamento nella esperienza? È coordinata alla condizione finanziaria d'Italia? Non include per avventura, date le nostre condizioni economiche, che si commetterebbe una grande ingiustizia?

Di ragioni che dimostrino come e perchè un Governo possa pensare al futuro ed una Società no, anche a patto di sacrificare in parte il presente, non ho sentito addurne alcuna. — Non si vede perchè un governo possa farlo ed una Società no. — Il sagrificio del presente all'interesse futuro è una regola di buona amministrazione quando davvero l'utile futuro possa compensare con vantaggio del mancato utile attuale. E se è una regola di buona amministrazione, le compagnie private, che del proprio interesse se ne intendono meglio assai del Governo, la porranno in pratica senza dubbio. Un banchiere, il quale sappia che, aiutando coi mezzi dei quali dispone, lo sviluppo economico della regione nella quale lavora, e rinunciando oggi ad aver dieci per ottenerlo, guadagnerà venti domani, sarà il primo a rinunciare a questo dieci di utile immediato. Una sola cosa potrebbe distoglierlo: la necessità, il bisogno imperioso, assoluto, di verificare oggi tutti gli utili possibili, perchè costretto a farlo dalla condizione delle sue finanze.

L'on. Minghetti ci ha detto a Cologna che siamo appena a quattro dita lontani dal pareggio. È vero che furono dopo quel discorso votate parecchie spese nuove: è vero che an-

che il programma: *a nuove spese nuove entrate* ha sofferto dalle avarie ed ha fatto acqua da diverse parti, perchè alle nuove spese non venne contrapposta nessuna nuova entrata; è vero che l'imposta del macinato minaccia di dover tornare di un passo indietro, perchè si era spinta di due passi troppo avanti. Queste e tante altre cose son vere. Ammetto tuttavia che quella famosa distanza di quattro dita sia ancora qual era; ma non posso ammettere che il Governo nostro sia più ricco dei banchieri, ai quali domanda di quando in quando danari a prestito. Per me, nell' ordine naturale dei fatti, sta che chi possiede più danari possa prestarne a chi ne possiede meno, non il contrario. Se le difficoltà di sagrificare tutti o parte dei vantaggi presenti ai vantaggi futuri e derivanti sicuramente dall' aiuto prestato allo sviluppo economico, impediranno ai banchieri delle compagnie ferroviarie private di condursi in modo da prestarlo questo aiuto, le difficoltà medesime, e più fortemente, s'imporranno ad uno Stato che non abbia le sue finanze fiorenti, che non abbia accumulati e inoperosi grandi risparmi.

Sarà l' Italia, se così vuole l'on. Minghetti, a quattro sole dita dal pareggio, ma che le finanze siano fiorenti e ci sia finora avanzato del danaro, nemmeno l' Eccellenza Sua, ch'è pur uomo tanto color di rosa, vorrà sostenerlo (1).

L' esperienza non sostiene meglio la tesi del riscatto, di quanto la sostenga il ragionamento. Esperienza di esercizii di Stato hanno fatto, in Italia, Napoli e il Piemonte. I Borboni, che nel costruire il primo tronco di ferrovia aperto in Italia avevano soddisfatto al capriccio di andare più comodamente dalla Capitale al palazzo di campagna, facevano servire a fine politico l'esercizio aperto al pubblico. La tariffa delle linee di Stato napoletane, che riducevansi ai 45 chilometri da Napoli a Capua e ai 12 della diramazione Cancello-Sanseverino, non arrivava al quarto dell' attuale tariffa dell'Alta Italia. I Borboni non sono sospetti di essere stati molto teneri dello sviluppo economico del loro regno, ma lo scopo politico di

(1) Qui debbo confessare d'essermi ingannato intorno alla misura del coraggio dell'onor. Minghetti. Nell'ultima esposizione finanziaria ha proprio sostenuto che non solo il pareggio era raggiunto, ma che il danaro ci avanzava, a patto però di pigliare delle somme a prestito. — È proprio vero che *volere* è *potere*.

far contento il popolino e il popolaccio della Capitale, li consigliava ad ammettere che le spese degli esercizii salissero ad un bel doppio degli introiti. L'esperienza dell' esercizio di Stato delle linee napoletane non sarà credo, invocata dai sostenitori del riscatto; ne sentirebbero di belle se la invocassero.

Il Piemonte ha fatto una esperienza più larga. Quando l' Italia ha venduto la rete piemontese si faceva dal Governo l' esercizio sopra 924 chilometri, dei quali era proprietario lo Stato e sopra 166 dei quali erano proprietarie Società private. È adesso in bocca di molti che in Piemonte l' esercizio di Stato facesse ottima prova. Hanno, per quanto pare, dimenticato tutto quello che si disse, quando fu venduta la rete piemontese, da chi stando al Governo conosceva meglio di ogni altro i frutti dell' impresa; hanno dimenticato che votò per l'alienazione, fra gli altri, il Sella attore principale allora nell'affare della vendita, ed oggi attore principale nell'affare della compera.

Altre cose ancora hanno dimenticato. Quelle carrozze che si dovettero tutte disfare in fretta ed in furia perchè impossibili pei lunghi viaggi, tanto erano tormentose; le velocità ridotte alla massima di 35 chilometri all'ora, fatto del quale i vecchi orarii restano testimonii; ma ciò che più importa, questa hanno dimenticata: che il Governo esercitava quella stessa industria che tante volte fu rimproverata alle Società private e particolarmente all'Alta Italia, di favorire cioè e cogli orarii, e colle coincidenze, e con tutti i mezzi che stanno in potere di una direzione di esercizii, le linee più lunghe fra due concorrenti, onde obbligare uomini e cose a pagare il massimo possibile per il medesimo servizio. Sono vivi e sani e ancora in funzione molti antichi impiegati dello Stato nelle ferrovie piemontesi, che possono far fede dell'asserto. E i lamenti medesimi, i medesimi rimproveri che si fanno adesso alle Società, si facevano allora al Governo. Questa sola differenza può essere notata, che mentre adesso alleato del pubblico è lo Stato contro alla brutta ed ingiusta industria delle Società private, e per influenza del Governo alleato del pubblico, a molti lamenti si dà soddisfazione, molti danni sono evitati; ogni lamento, ogni appunto, per quanto fosse giusto, trovava allora sordo il Governo, che faceva la parte sua di industriale.

Tradotta in parole comuni l'asserzione che lo Stato guarderà piuttosto al futuro ed allo sviluppo economico della nazione, che all'incasso del massimo possibile reddito netto attuale, vuol dire: lo Stato favorirà chi usa delle ferrovie, adattandosi ad eseguire i trasporti a tariffe più basse delle Società private. Lascio da parte che quest'asserzione sia contraddetta da quanto gli stessi sostenitori del riscatto hanno fatto sapere al pubblico, che cioè, per far fronte a tutte le spese imposte dal contratto di Basilea i redditi netti della rete non sono sufficienti, che occorrerà quindi, per raggranellare alcuni milioni, rialzare le tariffe.

Piglio le cose come stanno.

Il reddito lordo delle ferrovie italiane è adesso di 144 milioni. Per la rete dell'Alta Italia si fa conto che il reddito netto ascenda a 32 milioni, e nella relazione presentata alla Camera dai ministri Minghetti e Spaventa il 2 maggio 1874, si espone nella cifra di lire 12,500,000 il reddito netto delle tre reti, Romana, Meridionale e Calabro-Sicula (1). In totale il Governo calcola (e lo sa Dio in qual modo, e dovremo un po' studiarlo anche noi) a 44 milioni e mezzo il reddito netto di tutte le ferrovie italiane. Un abbassamento di tariffe, qualunque potess'esserne l'effetto in un lontano avvenire, diminuirebbe naturalmente la povera cifra dei redditi netti, e questa diminuzione aumenterebbe il *deficit*, farebbe allontanare il pareggio di alcune dita di più delle quattro, delle quali l'onor. Minghetti ha parlato a Cologna.

Potrebbe farlo l'Italia? Un passo indietro nella situazione finanziaria, diminuendo il nostro credito, farebbe assai più danno allo sviluppo economico del paese di quanto sarebbe il vantaggio che si otterrebbe dalle diminuite tariffe. Delle diminuzioni di tariffe la Società hanno fatto larga prova e tanto sono rimaste soddisfatte, ed una tale smentita hanno dato i fatti all'asserzione di chi andava predicando che il compenso del minore vantaggio sull'unità di trasporto lo si sarebbe trovato nelle quantità totali, che tutte indistintamente hanno insistito perchè il Governo ammettesse di tornare ai

(1) Relazione sulle *Convenzioni ferroviarie* presentata dai ministri Minghetti e Spaventa nella tornata 2 maggio 1874, pag. 35.

primi limiti ed anche passarli. Le esperienze medesime si sono compiute e i fatti medesimi si sono verificati all'estero, ond'è che in molte reti fu ammesso l'aumento delle tariffe.

Finchè le condizioni finanziarie dell'Italia non siano assai diverse da quello che sono, sarebbe impossibile che il Governo rinunciasse ad ottenere dalle ferrovie il massimo reddito netto, non mirasse, cioè, allo scopo medesimo cui mirano le compagnie industriali, non adottasse i medesimi espedienti per ottenerlo.

Dissi poc'anzi che il seguire via diversa da quella che seguono le Società private e non tendere a ritrarre dalle ferrovie il massimo possibile utile netto, potrebbe includere una grande ingiustizia. Questa idea sarà probabilmente riuscita oscura a più d'uno, e per farla chiara mi è d'uopo richiamare alla memoria le due cifre che esposi già e che rappresentano il capitale speso nelle costruzioni e l'utile netto degli esercizi. Il capitale speso, bene o male non importa, ascende a 2500 milioni, l'utile netto si dice ascendere a 44 milioni e mezzo. Non è tanto e lo dimostrerò quando m'avverrà di parlare delle conseguenze finanziarie dei riscatti; ma dato che fosse questo che lo stima il governo, l'utile netto non darebbe più che l'1 3/4 p. 0/0 d'interesse pel capitale impiegato.

Chi usa delle ferrovie in Italia non paga tanto colle tariffe attuali quanto basti a compensare le spese dei trasporti e gl'interessi dei capitali impiegati a procurare il mezzo di trasportare. In tesi generale è giusto che il pagamento di un servizio tocchi a chi di quel servizio ha bisogno; quando si viaggiava coi cavalli io ricordo perfettamente che la vettura me la pagava io, ed anzi quando viaggio anche adesso dove non siano ferrovie, la vettura la pago io, e così troverei giusto che altri fosse chiamato a sostenere intera o parte d'una spesa che incontro io per andare pei fatti miei.

Sulle ferrovie non è così. Visto che con quanto si poteva farsi pagare da chi viaggiava o faceva viaggiare qualche cosa sulle strade ferrate non si giungeva a cavare spese di esercizi ed interessi di capitali, s'impose allo Stato, cioè a tutti i contribuenti, di pagare le somme occorrenti a pareggiare le partite, e queste somme si dissero *sovvenzioni*

alle compagnie. Il servizio delle ferrovie è quindi pagato in Italia per una parte da chi le usa, per un'altra da chi non le usa, ed il concorso di chi non usa delle ferrovie è tanto più grande, quanto più basse sono le tariffe, e quindi quanto minori sono gli utili netti.

Noto, che questo concorso dei non utenti, che può in parte essere giustificato quando trattisi di trasporti merci, per le quali si riguadagna la parte assunta di spesa di trasporto nel minor prezzo della merce, non può essere giustificato per la massima parte dei viaggi di persone; noto che il reddito lordo delle ferrovie italiane è costituito per 3[5 dal reddito passeggieri e 2[5 soltanto dal reddito merci; e noto ancora che lo Stato non ottiene servizii dalle ferrovie se non a patto di pagarli. Ha una tariffa di favore, ma paga tutti i trasporti che si eseguiscono per conto del Governo.

Abbassare le tariffe colla scusa di provvedere allo sviluppo economico del paese (effetto che vuol essere il portato d'una quantità grandissima di fattori e non della sola facilità di eseguire trasporti per ferrovia, ch' è un fattore affatto secondario, specialmente in Italia dove il mare farà sempre concorrenza alle maggiori nostre linee) abbassare, ripeto, le tariffe per provvedere allo sviluppo economico, significa commettere l' ingiustizia di far pagare una parte di spese a chi non ha nelle spese alcuno o pochissimo interesse.

Fino ad ora si è mantenuto molto alto in Italia il rapporto della parte di spesa pagata dai non utenti, alla parte pagata dagli utenti delle ferrovie. Le sovvenzioni ascesero negli ultimi anni quasi alla metà degli introiti lordi, ciò che significa tradotto: i non utenti pagarono una metà del servizio reso dalle strade ferrate a chi le ha adoperate. Quando avete viaggiato in ferrovia, 2[3 del prezzo del vostro viaggio l'avete pagato voi, e un altro terzo ve l'hanno pagato i contribuenti italiani. Potreste trovar giusto che questi bersagliatissimi contribuenti ve ne pagassero una parte maggiore? Non è già un rapporto eccessivo questo terzo che va a cadere su chi non viaggia? E non comparisce anche più eccessivo considerando che le classi che viaggiano meno sono le classi povere, alle quali tocca tuttavia di sopportare delle gravezze comuni una parte non piccola e la parte più odiosa?

Nel sostenere questa tesi io ho dei potenti alleati: i ministri Minghetti e Spaventa. Non già quel Minghetti e quello Spaventa che raccomandano l'adozione del contratto di Basilea; ma i loro omonomi che nella loro stessa qualità di ministri delle finanze e dei lavori pubblici, ripresentavano nella tornata del 10 decembre 1874 le convenzioni concluse colle Romane e Meridionali.

I signori ministri Minghetti e Spaventa del 10 dicembre 1874 non solo esprimevano per sè opinioni conformi a quelle che io sostengo oggi e sostenni sempre, ma aggiungevano la dichiarazione che le opinioni medesime, erano ormai professate dall' intero Parlamento: « Le tasse governative — ri- « copio dalla relazione dei due ministri, pag. 17 — che già « sin d'ora si riscuotono sui trasporti ferroviarii provano che « anche il Parlamento ha già riconosciuto la giustizia di met- « tere, per quanto si può, l'onere delle sovvenzioni a carico « di coloro che si valgono delle ferrovie. » La divisione in due parti, *tariffa* e *tassa governativa*, della mercede pagata per un trasporto, è necessaria finchè la tariffa sia incassata da uno, la tassa da un altro, diventa inutile e ridicola se tanto la tariffa quanto la tassa siano incassate dal Governo che fa l'esercizio. I ministri Minghetti e Spaventa del 10 decembre 1874 hanno dunque dichiarato di credere giusto di elevare non di abbassare le tariffe, e lo hanno riconosciuto per ciò che tali quali sono portano a caricare d'una parte eccessiva di spese i non utenti.

È lecito ormai di concludere con tutta franchezza che *non è sostenibile* l'asserzione che il Governo italiano, e meno che qualunque ministero, il ministero Minghetti, possa prefiggersi scopo diverso da quello di ottenere il massimo utile netto, fino a quando e non sieno fiorenti le finanze pubbliche, e le ferrovie non siano al caso di vivere da sè cioè di far fronte coi soli introiti alle spese di esercizio e agl' interessi dei capitali impiegati a costruirle. Quanto si sia lontani dai beati tempi, è sufficientemente determinato dall'osservare che dovrebbe per tanto ascendere ad almeno 300 milioni il reddito lordo delle ferrovie che adesso è di 144.

Essendo il fine dello Stato il medesimo delle Compagnie private, esso potrebbe raggiungerlo ugualmente se disponesse

dei mezzi medesimi, se non incontrasse difficoltà maggiori, se avesse la medesima attitudine ad amministrare.

A prova dell' attitudine dello Stato si adduce che nulla lasciano a desiderare i servizii delle poste e dei telegrafi. È un argomento eccellente per tutti coloro cui non avviene di notare alcuna diversità nei servizii. Sono convinto e desidero, per l' onore delle teste del mio paese di conservarmi convinto che sia limitatissimo il numero delle persone alle quali sfugge che il servizio di posta, cioè il servizio di far viaggiare delle carte chiuse da buste o da fascie è una particella e piccola particella del servizio che s' impegna a far viaggiare prima persone e poi lettere, cioè la posta, e poi tutto quello ch' è suscettibile di essere trasportato.

Colle ferrovie si deve far viaggiare tutto: biglietti di banca e blocchi di granito o masse di ferro fuso; polvere da cannone e commestibili; animali e chincaglie; vivi e morti; compagnie di soldati e signore cui muove il sistema nervoso la puzza di zigaro. Alle poste, un cancello che separa l' impiegato dal pubblico, un servizio tutto interno, tutto chiuso, e un ricevimento col mezzo di cassette chiodate su di un muro; alle ferrovie, continuo e inevitabile il contatto col pubblico. Alle poste una responsabilità limitatissima, poichè nessun diritto ha di fronte all'amministrazione chi si vede portare una lettera, che sviata ad un ufficio, arriva dopo compiuto in un mese il giro di tutta l' Italia; alle ferrovie una responsabilità che comincia dalla pelle delle persone le quali vorrebbero, in Italia, addossata all'Amministrazione ferroviaria fin la prudenza che ognuno dovrebbe per conto proprio esercitare, ed arriva.... al pagamento totale delle due libbre di pesce fresco che un amico vi manda a regalare, e che il facchino lasciò in un canto alla partenza del primo treno diretto. Alle poste degli impiegati e quasi affatto altro che degl' impiegati, della gente se non tutta colta, almeno tutta pulita; alle ferrovie tutte le gradazioni della coltura e della politezza, fino all' uomo-macchina che gira il manubrio d' una pompa e che viene naturalmente reclutato negli ultimi bassi fondi della società. Non continuo la litania dei confronti. Chi ha il coraggio di affidare al Governo il servizio ferroviario, sentendosi persuaso dall' argomento che il Governo arriva a

condurre in modo soddisfacente il servizio postale o quello ancora più semplice dei telegrafi, mantenga i suoi tranquilli convincimenti.

Difficilmente nessuna argomentazione, per quanto semplice fosse, per quanto chiaramente esposta, avrebbe la potenza di fargli mutar convinzioni. E forse non si arriverebbe a tanto nemmeno col ricordargli, che uno dei più convinti e dei più fermi avversarii della massima di affidare allo Stato gli esercizi delle ferrovie, è in Inghilterra Sir Rolando Hill, il celebre autore della riforma postale. Sir Hill, che di posta se ne intende, non crede paragonabili i due servizii.

Un argomento che ha qualche maggiore apparenza di verità e di applicabilità è quello che si deduce dall'esempio di altri Stati, dalle opinioni di uomini eminenti in materie ferroviarie rispetto a ciò che dovessero o potessero fare altri Stati. Di uomini eminenti in materia ferroviaria e che abbiano espressa l'opinione che convenga a noi di abbandonare il sistema degli esercizi privati, per affidare tutto da un momento all'altro allo Stato, non ne conosco alcuno.

Di eminenti davvero ne avevamo uno in Italia, ora non lo abbiamo più; ma le opinioni del Ruva devono fare testo di lingua per noi ferroviarii italiani, che lo rispettavamo tutti come il primo dei maestri. Il Ruva, al quale io diceva in Ancona, che la maggioranza della prima Commissione per le convenzioni ferroviarie sosteneva, che se il Governo voleva essere logico, quando proponeva il riscatto della rete Meridionale, doveva assumere gli esercizii, mi rispondeva sorridendo: *è giusto, ma Dio ci guardi in questo caso dal pericolo che il governo sia logico.* Fossero anche giuste rispetto al Belgio, all'Inghilterra, all'America, le opinioni del Fassiaux, del Tyler, dell'Adams, citati dai sostenitori del riscatto, l'opinione del Ruva, valente quanto tutti, e più di tutti conoscitore dell'Italia, ha peso maggiore quando si tratta dell'Italia e del Governo italiano, le cui attitudini il Ruva conosceva perfettamente.

Sono sicuri i sostenitori del riscatto, i quali citano i Fassiaux, i Tyler, gli Adams, i Dorn, che se tutta quella brava gente fosse chiamata a giudicare (date le condizioni dell'Italia e delle industrie ferroviarie in Italia) intorno a quello che

per noi debba credersi il miglior partito, sosterebbe le opinioni istesse che ha sostenuto guardando alle condizioni di altri Stati?

In ogni modo per uno che può essere citato favorevole alla rivendicazione per parte degli Stati, delle proprietà delle ferrovie, venti nomi ugualmente autorevoli potrebbero opporsi. In Inghilterra la proposta del riscatto fu rigettata alle Camere con cinque voti contro uno; e tuttavia la proposta riguardava il riscatto delle sole ferrovie irlandesi, alla quale erano favorevoli quasi tutti i rappresentanti d'Irlanda, non per principii, ma per viste d'interesse regionale. In Germania cresce di giorno in giorno la resistenza, l'avversione al principio, benchè sostenuto in altissime sfere e per uno scopo molto diverso da quello pel quale è sostenuto in Italia. È all'opera della unificazione della Germania, è all'assorbimento nell'impero degli Stati minori che dovrebbe servire il concentramento di tutte le ferrovie nelle mani dei ministri imperiali. Governare, sia pure le sole ferrovie, entro gli Stati che ancora sono rimasti sui propri piedi accanto al colosso prussiano, è il principio d'un programma, il cui ultimo periodo è assai facile d'indovinare, anche senza essere dotati di grande finezza politica. E tuttavia or sono appena quattro giorni l'Agenzia Stefani trasmetteva questo telegramma da Berlino: « Il partito progressista riunito della Dieta e del Parlamento ricusò a pieni voti contro uno, il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato. »

I sostenitori dei riscatti ricorrono spesso all'Inghilterra e alla Germania, e così poche sono le autorità, cui, anche in questi due paesi sono costretti ad appellarsi, e tanto diversi sono gli scopi che queste autorità hanno in mente di raggiungere! Non potrebbero ricorrere alla Francia od all'Austria o alla Russia, per ciò che nessuno statista serio vi sostiene la necessità o la convenienza dei riscatti delle ferrovie, e degli esercizii di Stato; non all'America perchè sentono che proverebbero nulla le citazioni di quel paese, da noi tanto diverso per leggi, per indole, per costituzione, per ricchezze, per attività, per rapporti esteri.

Nessun dubbio che in alcuni Stati il Governo conduca gli esercizii di alcune reti in modo soddisfacente. Dico di *al-*

cune reti e non delle ferrovie, perchè non vi è paese in Europa, nè grande, nè piccolo, nel quale tutte le ferrovie siano affidate al Governo. Il primo che si accingesse a questa colossale impresa sarebbe l' Italia, il solo cioè, i cui ministri siano costretti a confessare in una relazione alla Camera: « che l' or« ganismo amministrativo dello Stato non ha ancora raggiunto « quel grado di solidità e di perfezione che si richiede per con« durre senza incagli un servizio così vasto ed importante. »

Nel Belgio, tanto portato ad esempio, il Governo conduce l' esercizio di 1954 chilometri, e 1479 chilometri sono esercitati da compagnie private; in Olanda si ha presso a poco la condizione stessa, esercitando lo Stato 900 chilometri e 700 le Compagnie. In Germania la proporzione è inversa, se includasi l' Austria; i Governi esercitano poco più di un terzo delle ferrovie, e tutto il resto è affidato alla industria privata. La Russia non ha in esercizio di Stato se non che 746 chilometri, appena la venticinquesima parte delle ferrovie aperte al pubblico. Lo Stato non esercita ferrovie nè in Inghilterra, nè in Francia, nè in Italia, nè in Spagna. Dei 136,000 chilometri di ferrovie Europee, appena 18,000 sono esercitati dai Governi, e se i numeri dovessero contare per qualche cosa, dovrebbero condurci a credere che non è finora molto professata l' opinione che sia tanto conveniente affidare le ferrovie al Governo.

Poichè la grande maggioranza delle reti è ancora in mano delle Compagnie private, è naturale che i maggiori studii siano fatti dalle Compagnie e che i Governi imparino più assai che non insegnino. E sta in fatto che nessun miglioramento serio venne portato nei servizii ferroviarii, che non fosse studiato ed attuato prima dalle Compagnie private e solo dopo dalle Direzioni di Stato. Le innovazioni e i miglioramenti del materiale d' armamento ci vennero dalla Francia e dalle Compagnie private della Germania, e noto fra gli altri le rotaie Vignolles, le ganascie di giunzione, le giunzioni sospese, i tenditori, ecc.; i perfezionamenti dei sistemi di movimento diretti ad assicurare i treni in corsa ci vennero particolarmente dall' Inghilterra, dove il grandissimo numero di treni, succedentisi l' uno all' altro a brevi intervalli di tempo, obbligò a studii particolari su tale materia.

L' attitudine degli Stati si manifesta finora assai inferiore a quella delle Compagnie e peggio se, lasciata la parte puramente tecnica, si passi all' amministrativa. Il governo della Germania p. e. fatto padrone delle linee d' Alsazia e di Lorena, ha modificato d' un tratto i sistemi di tariffe e tutti quasi da cima a fondo gli ordinamenti che vi manteneva la Compagnia francese dell' Ovest. I redditi ascesero ancora a 40,260 lire al chilometro, ma le spese assorbirono l' 89 per cento del reddito lordo, proporzione enorme e che non testimonia certo in favore degli esercizii di Stato; ma intorno a questo argomento dovrò trattare più avanti quando parlerò delle conseguenze finanziarie dell'adozione del nuovo sistema.

Dell' attitudine degli Stati ad esercitare ferrovie si parla, e parlai anch'io finora guardando alle prove del Belgio, dell' Olanda, della Germania; e l'applicazione alla tesi di riscattare le ferrovie italiane ed affidarne l' esercizio al Governo, si fa sul semplice dato delle condizioni attuali. D' una circostanza importante così che potrebbe da sola far mutare giudizii e convinzioni, anche se tutto adesso deponesse all' estero in favore degli esercizii di Stato, non si tien conto.

In tutti gli Stati nei quali il Governo esercita, l' istituzione è nata ed è cresciuta col nascere e col crescere delle reti ferroviarie. In nessun Stato del mondo avvenne finora che da un punto all' altro i Governi si sostituissero alle Società private. Se ogni amministrazione in uno Stato non sia coordinata a tutte le condizioni di governo; se non sia foggiata in modo da poter camminare e muoversi ed agire senza che i moti particolari suoi turbino altri moti — e ve ne ha tanti in un grande Stato; — se non ha, direi quasi, il *colore locale* del Governo del quale diventa un organo, l'ente intiero ne soffre e ne soffre il paese. Ormai in tutti gli Stati civili d'Europa le amministrazioni ferroviarie hanno acquistato un' importanza che sarebbe inutile definire. Si capisce qual possa essere guardando a questo solo fatto: che l' annua entrata delle ferrovie europee ascende in cifra tonda a 3500 milioni o presso a poco tre volte le entrate del regno d' Italia. S' intenderebbero tuttavia perfettamente i timori del Tyler, il quale grida: *o gli Stati prendano l' amministrazione delle ferrovie, o le ferrovie prenderanno quella degli Stati*, se la potenza

delle ferrovie fosse ristretta ad una sola mano, se non esistessero appunto Stati con interessi diversi e talvolta opposti, e se l'interesse d'una compagnia non fosse coordinato e dipendente dalla prosperita del singolo Stato in cui vive.

Esistono in Europa e vivono, e si muovono, e, per gruppi, o isolate, si fanno concorrenza, una più o una meno, 390 amministrazioni ferroviarie. Il timore che desta la loro potenza di fronte a quella degli Stati, è prodotto dal considerare che tutte le forze delle Compagnie ferroviarie possano essere parallele e concorrenti, che la loro risultante possa quindi essere uguale alla loro somma. Così non è, nè può essere. Dacchè alcune delle componenti sono paralelle, ma contrarie, dacchè quasi tutte divergono, la risultante è tutt'altra cosa dalla somma delle componenti, e non impaurisce e non può impaurire nè tutti gli Stati, nè alcuno Stato in particolare. Ma questo fatto medesimo della contrarietà e della divergenza delle forze nelle amministrazioni ferroviarie, per la diversità degl'interessi cui sono chiamate a soddisfare, appalesa una vitalità propria, un moto proprio. Nei paesi nei quali l'industria ferroviaria è nata colle Società private, o nei quali, come nel nostro, dopo di essere nata parte collo Stato, parte colle Società private, si ridusse interamente nella seconda forma, e per anni progredì nella seconda forma d'industria privata, le amministrazioni hanno assunto carattere e indirizzo proprio, diversi e in parte discordanti dal carattere e dall'indirizzo dello Stato.

Ai sostenitori del riscatto in Italia non fanno paura le difficoltà che presenta quest'opera di necessaria assimilazione cui è giuocoforza dar mano. Tanto poco hanno paura di tale impresa che nessuno la studia, la prevede e nemmeno anzi l'accenna. E tuttavia per poco che vi si pensi, non può non comparire ardua, difficile e tale da mettere ben altre paure in mente agli uomini di Stato, da quella dell'influenza d'un direttore non italiano, o dell'invio clandestino di carri e di locomotive al di là dei confini in occasione di guerra.

L'idea della parità di trattamento per parte del Governo in tutte le regioni, è un'idea che naturalmente è impressa nella mente di tutti, da quando fu unita l'Italia. Il Governo non può adottare norme diverse, trattamenti diversi dal set-

tentrione al mezzogiorno, dalla Sardegna al Veneto, dal Piemonte alla Basilicata, dalla Lombardia alla Sicilia.

Io, che in onta al sentirmi e proclamarmi conservatore, in onta all'avere appartenuto alla destra, finchè ebbi l'onore di sedere alla Camera, mi sento pochissimo disposto a sostenere per spirito di partito il Governo, quando credo che il Governo abbia torto, sono pur pronto a riconoscere che, per riuscire a governare l' Italia, i nostri uomini debbono saper reggere a grandissime difficoltà, create dalle differenze enormi di abitudini, di sentimenti, di civiltà, che s' incontrano da una parte all'altra del nostro paese. Le condizioni d' Italia, per la non invidiabile circostanza di trovarmi fuori dalla lista dei *beati possidentes*, sono stato costretto a studiarle in un libro più largo, e credo anche più istruttivo dei libri stampati e delle tabelle statistiche. Metà dei miei anni d'uomo li ho passati nel Veneto, nella Lombardia, in Piemonte e in Toscana, metà a Napoli, in Terra di lavoro, in Capitanata, in Basilicata. Fui costretto a studiare l'indole, le attitudini, le tendenze, di tutte le nostre popolazioni, nelle classi in cui si mostrano senza la vernice uniforme che vi spalma sopra la civiltà delle scuole. Trovai differenze profonde e maggiori assai di quanto la immaginazione, spinta dalla volontà di farle grandi, avesse potenza di rappresentarmi. Differenze in tutto; e fin nelle idee di ciò che sia giusto od ingiusto, morale o immorale, fin nelle divisioni di ciò che sia delitto o virtù.

Governare con leggi uniche, con andamenti uniformi, questo popolo di 28 milioni che ha in ogni paese virtù diverse e diversi vizii, e attitudini e tendenze e passioni, non può non essere uno dei più difficili quesiti, cui tocchi a mente umana di dover risolvere. E ai nostri governanti imponiamo noi, sopra tutto, la risoluzione di questo quesito, poichè sentiamo tutti (o per forza di ragionamento, chi dal ragionamento passa alle convinzioni; o per forza d'intuito, chi sente senza curarsi d'analisi) che l'unità vera, l'unità morale d'Italia, può ottenersi al solo patto di reggere alla prova prolungata della unità di ogni legge, come della comunanza d'ogni sagrificio.

Quando il Governo estenda la sua azione diretta a tutte

le ferrovie del Regno, un'assoluta uniformità di trattamenti e di andamenti gli è imposta. Le diverse Società che agiscono in zone diverse, e servono gruppi di popolazione limitati, ed *entro i quali* — adopero un'espressione brutta, ma che ritrae chiara l'idea che ho in mente — ed entro i quali le diversità sono meno salienti, possono adattare i regolamenti, i servizii, ai bisogni della zona. L'uniformità, ch'è pure tanto necessaria ad assicurare completamente un esercizio di ferrovie, nel quale ogni irregolarità può esser causa di danni e talvolta di disastri, è applicata a condizioni e a bisogni, se non uniformi, meno diversi da quanto sarebbero se l'uniformità dovesse estendersi a tutto il Regno. Vi è insomma una maggiore elasticità, una maggiore adattabilità alle diverse condizioni delle diverse regioni quando sia divisa fra quattro, che quando sia esercitata da uno solo l'industria ferroviaria. E la elasticità, e l'adattabilità sono in grado minimo se l'esercente dell'industria sia il Governo. Due Società che stabiliscano diverse basi alle tariffe, o accordino alle basi stesse diverse modificazioni e facilitazioni, tenendo conto delle circostanze dei paesi nei quali lavorano, saranno chiamate a confronti assai più difficilmente del Governo, che operasse nel modo stesso delle Società. Le nostre popolazioni hanno generalmente il peccato di chiamare il Governo a rispondere di tutto che avvenga, e la loro governabilità dipende in parte anche da ciò, che sentono il bisogno di essere governate. Hanno tutte in mente che il Governo è fatto per loro, e ne tirano la conseguenza, un po' esagerata, che non debba mai il Governo comparire con altra figura che con quella di patrocinatore e difensore degli interessi di ognuna. La Società che esercita la rete lombarda sarà difficilmente chiamata a concedere in Lombardia quello che le Meridionali concedono in Basilicata, o viceversa. Non costituisce per le popolazioni una specie di *diritto* l'esempio d'una Società diversa da quella con cui hanno i loro rapporti; mentre l'esempio delle concessioni fatte ad una provincia, è sempre considerato, di fronte al Governo, da tutte le altre come un gran fondamento di diritto a chiedere l'uguale trattamento, anche se le condizioni di quella sola cui furono accordate valgano a giustificare le concessioni.

Sciaguratamente anche adesso i nostri orarii fanno fede

che non è alla somma vera dei bisogni che sieno proporzionati i servizii. Sopra ferrovie che rendono appena 4 o 5 mila lire al chilometro si spediscono tanti treni quanti se ne mandano sopra altre linee il cui reddito si eleva a quattro volte tanto. È dipendente in gran parte dal numero di treni, non sempre in rapporto coi bisogni, il fatto dalla enorme differenza che si riscontra nei numeri della media composizione di un treno da una ad un' altra delle nostre reti. I treni viaggiatori contengono mediamente, oltre ai carri merci dei convogli omnibus, sulle reti:

dell' Italia Settentrionale	8	carrozze
Meridionale e Romana	5	»
Calabro-Sicule	2 1/2	»

e peggio, i treni merci; si compongono in media sulle reti:

dell' Italia Settentrionale	con	32	veicoli
Meridionale e Romana		14	»
Calabro-Sicule (misti)		3	»

Il male dell'eccesso del numero di treni che vanno a spasso vuoti crescerà naturalmente quando le ferrovie sieno in mano del Governo.

È cosa comoda trovare a tutte le ore del giorno un treno in partenza e trovarne altrettanti pel ritorno; è una comodità che costa dei grandi quattrini, ma alla quale nessuno rinuncia se può averla. E per averla, tutti i paesi pei quali passano ferrovie improduttive addurranno, quando esercitatore sia il Governo, come titolo indiscutibile di diritto, i numeri di treni che corrono sulle linee di Genova-Torino o di Venezia-Milano. Che le popolazioni siano molto disposte a premere sul Governo per ottenere il massimo possibile di servizii senza pensare al quanto costino, l' ha detto l'onor. Massari. Riporto le parole di questo onorevole tanto più volentieri in quanto appartiene alle provincie dalle quali verrebbe anche adesso probabilmente, il massimo numero di domande, benchè i numeri delle composizioni dei treni dimostrino che le provincie sue sono, in confronto ai bisogni, meglio servite di altre.

Nella seduta del 27 marzo 1865, l'onor. Massari, amicissimo di tutti i ministeri passati, presenti e futuri, diceva alla Camera: « Molte popolazioni sono passate in fatto di vie di

« comunicazione da un estremo all'altro. Sino all'altro giorno, « si può dire che il mezzo più elevato di locomozione per gli « abitanti di quei paesi (Capitanata, Molisano, Basilicata, ecc.) « era l'asino, ed era un mezzo molto aristocratico; adesso « tutto ad un tratto sono saltati dall'asino alla locomotiva a « vapore. » Nessun dubbio che questo fenomeno notato dall'onor. Massari, parlando delle insistenze relative alla *costruzione delle ferrovie*, non esista anche per *la estensione dei servizii*; e nessun dubbio, deve aggiungersi, che le insistenze, debbano più facilmente approdare, quando l'esercizio sia posto alla diretta dipendenza del Governo, il quale ha bisogno di voti per mantenersi in piedi.

Quest'ultima frase apre il campo ad una considerazione di ordine politico. Non è la considerazione comune e suggerita da spirito di partito, che cioè il Governo possa, compiuti i riscatti, maggiormente influire sulle elezioni, assicurando i voti degl'impiegati ferroviarii che diventeranno dipendenti dai suoi ordini. Questa considerazione a me pare meno grave di quanto a molti apparisca. Non intendo di escludere ogni gravità, ma credo che le cautele delle quali un ministero è costretto a circondare le sue influenze elettorali e sopratutto la segretezza del voto, sieno potenti correttivi dell'inevitabile difetto di dover lasciare al partito nelle cui mani sia il potere, mezzi maggiori d'influire sul voto del paese, dei mezzi dei quali può disporre un partito contrario.

Ed anche per altro sembrami perdere d'importanza la paura di una eccessiva influenza dei ministeri sulle elezioni per l'aumento di numero degli elettori impiegati. Se vi ha classe che meriti commiserazione e compassione in Italia, è proprio quella degl'impiegati governativi, che testimoni e fattori in parte di tanti progressi compiuti negli ultimi anni, e particolarmente testimoni e vittime dei progressi delle pigioni e del valore degli alimenti, una cosa sola videro immobile: lo stipendio.

Un conforto, per verità non è loro mancato mai, e credo non mancherà per l'avvenire, questo: di leggere in tutti i discorsi politici dell'onor. Presidente del Consiglio un bel paio di bellissimi periodi sugli studii e le speranze del ministero pel miglioramento, in un tempo futuro, della sorte

degl' impiegati. Ma questo conforto da venerdì santo non è il più adatto a farli propensi a sostenere un ministero.

Di possidenti, di commercianti, d' industriali, di liberi professionisti ne troverete molti che al governo diano lode di tutte le virtù che possiede ed anche di altre; d' impiegati è gran grazia se appena uno sopra cinquanta non dica corna, e che corna! Il voto dei malcontenti non dovrebb' essere il voto il più sicuro.

È un'altra per me la grave considerazione, che un poco impropriamente dissi di ordine politico e che non cadde, che io sappia, sottocchio a nessuno degli economisti che si siano occupati di questo nostro affare del riscatto.

Che un superiore abbia sempre ragione, e specialmente quando ha torto, è una verità nell'esercito, e più ancora che una verità, è una necessità. Chi l'ha tanto felicemente espressa con una frase energica e brillante, ne è forse più d'ogni altro persuaso. Guai all'esercito nel quale un superiore che ha torto, fosse costretto sempre a riconoscerlo; sarebbe forse il caso che dovesse rinunciare ad aver mai ragione, appnnto per ciò che fosse superiore.

La massima vera e necessaria per l'esercito è ancora più vera ed ancora più necesaria per le ferrovie. La regolarità che si domanda nei servizii ferroviarii è qualche cosa di più rigido della regolarità necessaria nei servizii militari, mentre il potere d'un superiore ferroviario non è guarentito da leggi speciali, da minaccie di pene eccessive, da una tradizione di disciplina, da una specie di punto di onore pel mantenimento della disciplina, alla quale si collega in parte l' idea del valore collettivo anche in coloro che devono subirne gli effetti.

Fino all' ultimo fantaccino, tutti i soldati sono convinti che l'esercito sia forte perchè sia compatto, e sia compatto perchè sia disciplinato. A tutto questo, una sola cosa può essere sostituita nei servizii ferroviarii, la esagerazione dello stesso principio vero e necessario anche negli eserciti, *che un superiore 'ha sempre ragione specialmente quando ha torto.* La separazione dei servizii; l'assegnamento ad ogni individuo d' un ufficio limitato, ma fisso, costante; l'ordine gerarchico mantenuto sempre, sono tutte disposizioni dirette ad assicurare non solo che ad ogni branca di servizio, e nelle diverse

branche, ad ogni ufficio, ad ogni individuo, sia assegnata una giusta quota parte della responsabilità complessiva, ma che non per altra via si debba ordinare e dimostrare di avere obbedito che per quella del capo diretto. Fuori di rotaia nelle ferrovie non devono andare nè le locomotive, nè gli impiegati, e il giorno che *deragliassero* i secondi, molto probabilmente *deraglierebbero* in maggior numero anche le prime.

Sono pel mantenimento di quest'ordine in pari condizioni le società private ed il Governo? — Mettiamoci bene in mente che a tollerare un male gli uomini si rassegnano soltanto allora che alla tolleranza del male corrisponda un bene. Nelle società private può essere ed è affidata molto ai criterii del superiore diretto la distribuzione dei premi; ed una certa latitudine tutte le Società private — almeno tutte quelle che sanno fare i loro interessi — la concedono a tutti i grandi e piccoli capi per la distribuzione di compensi all' intelligenza, alla diligenza, alla buona volontà dei dipendenti. Ma certe regole, che pur nello Stato è necessario di osservare, e per prima la regola delle anzianità, sono poste da banda.

Potrebbe il Governo colle nostre regole costituzionali, coi nostri bilanci approvati per capitoli, ed ai quali il ministero non deve — almeno teoricamente — apportare modificazioni di sorta, concedere ai grandi e piccoli capi le facoltà che possono esser date e sono date dalle Società? La costante applicazione della regola che un superiore ha sempre ragione, trova il suo correspettivo, cogli ordinamenti sociali, in quel tanto di bene che un superiore diretto è in facoltà di fare, senza intervento d'alcun altro, al diretto dipendente; ma la regola difficilmente potrebb'essere applicata quando il corrispettivo mancasse. Nessuno controlla le Società o s' impone ad esse per l' esercizio del potere di premiare e di punire; all' incontro un potere dal quale il ministero dipende, e potrebbe quasi dirsi ormai; un potere che governa il Governo, tante sono le minuzie delle quali arriva ad occuparsi, s' imporrà il giorno che si adotti il sistema dei servizii di Stato. Un protettore alla Camera non è difficile che lo trovi chi sia al possesso dei diritti politici e una multa inflitta a un macchinista da un capo-officina, o ad un bigliettario da un

capo-stazione o da un ispettore del movimento, potrà ben dar luogo ad una interpellanza. Peggio se la multa sarà inflitta con poca od anche con nessuna ragione.

L'introduzione della politica nei servizii ferroviarii daterà dal giorno che incomincieranno gli esercizii di Stato e credo che elemento più adatto della politica per mandarli a soqquadro tutti, sarebbe difficile discoprirlo.

Non s'opponga l'esempio degli Stati nei quali il servigio è fatto dal Governo. Dissi già che in tutti quegli Stati, qualunque sia la loro forma politica, gli esercizii governativi sono nati gemelli colla industria ferroviaria. A poco a poco le diverse necessità si coordinarono, si assimilarono, e come si imparò dai governanti ad applicare regole diverse alle ferrovie da quelle di ogni altra amministrazione, s' intese dai governati che ai particolari dell' amministrazione ferroviaria la lotta politica doveva mantenersi straniera. Questa scuola, questa esperienza sono mancate all'Italia; ed è certo per tanto che i nostri uomini politici non vorranno rinunciare ai facili attacchi cui un Governo incaricato dell'esercizio delle ferrovie può essere soggetto.

Non la sola condotta rispetto al personale, ma ogni accidentalità del servizio può dare appiglio a questioni politiche. Un treno in ritardo, un furto, una deficienza momentanea di materiale, una qualunque irregolarità, e peggio se l' irregolarità sarà stata, come ben può essere causa, d' un disastro. Fra chi esercita le ferrovie ed il pubblico esiste ed esisterà sempre una specie di lotta, perchè sono infinite le aspirazioni e le domande del secondo, e limitata la possibilità del primo dalle difficoltà intime dell' impresa, e più ancora dal bisogno di contenere le spese entro limiti ragionevoli. Sia il Governo che eserciti o sia una Società privata, una perduta coincidenza di treni, un ritardo di spedizioni, uno smarrimento, un disastro, daranno luogo sempre a lamenti. Oggi custode e vindice della regolarità dei servizii si presenta il Governo, il quale chiama le Società a rispondere di ogni mancamento. Il Governo è oggi una garanzia pel pubblico nella lotta viva sempre fra chi esercita e chi fruisce delle ferrovie; domani, se sia adottato il sistema degli esercizii di Stato, la garanzia sparisce, e il pubblico è nella lotta di

fronte al Governo, che avrà modo e forza ben diversa da quella della Società di sottrarsi dalle responsabilità.

Non si è ancora d'accordo sui principii ai quali debbano essere informate le leggi sulla responsabilità di chi esercita ferrovie. È un argomento nuovo, e pel quale non sarebbe giusto di applicare le norme che nel diritto Romano si applicano ai vettori.

L' Inghilterra, la Francia, la Germania, l'Austria, la Svizzera, hanno in leggi speciali o nei codici di commercio definita appena una piccola parte delle questioni, cui dà luogo l' intento di coordinare i principii del diritto pubblico e privato, a questa nuova manifestazione della vita e dei bisogni d' una società civile. Ma qualunque siano o possano ridursi ad essere le leggi sulla responsabilità delle amministrazioni ferroviarie, meno potranno essere informate ai criterii dell' interesse di chi usa delle ferrovie e meno potranno fermamente attuarsi, se gli esercizii saranno affidati al Governo. Lo sforzo medesimo che oggi fanno le Società con regolamenti, con avvisi, con riserve, per limitare ad un minimo la responsabilità propria, sforzo al quale oggi il Governo s' oppone, sarà domani esercitato dal Governo e prima di tutto e sopratutto coll'opporsi a leggi che definiscano e rendano effettiva la sua responsabilità come industriale. Il ministero, il quale stampa in testa alle module per la spedizione di telegrammi queste parole: *Il Governo non assume responsabilità alcuna in conseguenza del servizio della telegrafia:* non vorrà certo assumerla pei servizii ferroviarii tanto più complicati e tanto più difficili.

È inferiore al talento del Tyler la risposta data a chi gli obbiettava che l'odiosità di ogni difetto che fosse notata nei servizii ferroviarii risalirebbe al Governo. Sarebbe creato, disse il Tyler, un potere autonomo. Questa pare all'autore di certi articoli pubblicati dall'*Opinione* — come al solito molto economistici e pochissimo ferroviarii — non solo una risposta completa, ma anche una nuova e larga e grande idea. Sarebbe nelle convinzioni nostre l'esistenza fuori del Governo di questo potere quasi assoluto e irresponsabile? Potrebbe un Governo serio ammettere di fronte a sè una specie di altro Governo? Sarebbe così facile determinare e far entrare nella

nostra costituzione nuovi rapporti fra questo nuovo potere e il Parlamento? O se al Parlamento rispondesse il Ministero, non è sempre sul Ministero che cadrebbe la responsabilità di ogni atto, come oggi avviene per le direzioni delle Poste e dei Telegrafi? La risposta del Tyler, lungi dal risolvere le difficoltà e dall'essere una *grande idea*, solleva una folla di quesiti, particolarmente rispetto all'Italia, quesiti che appunto dimostrano le difficoltà, le contraddizioni, cui si va incontro affidando al Governo gli esercizii ferroviarii.

La regolarità, la diligenza, la puntualità colla quale devono essere servite le ferrovie, non ammette nè eccezioni, nè tolleranze. Un telegramma male scritto, o male riprodotto può mandare due treni a schiacciarsi l'uno contro l'altro; un ordine non trasmesso o spedito in ritardo può avere gli effetti medesimi; una semplice trascuranza può essere cagione di danni enormi, di perdite di valori e di persone. Il capo più alto, il superiore più inesorabile, più feroce, negli uffici ferroviarii, è l'orologio. Ed è solo in questa, non in nessuna altra amministrazione. Volonteroso o pigro, vecchio o giovane, sano o ammalato, un impiegato ferroviario deve trovarsi, come un soldato e più d'un soldato, al suo posto. Ho veduto in servizio più d'una volta uomini rotti dalle febbri, spossati dalle fatiche di lunghi giorni e di lunghe notti continue di lavoro, e tuttavia fermi al loro posto. Quando per bisogni improvvisi e momentanei dello Stato o del pubblico il servizio si raddoppia, si triplica; quando tutta la potenza dei mezzi dev'essere in moto; quando tutte le locomotive, che non sentono il bisogno di riposare e di dormire, sono sulle linee, gl'impiegati ferroviarii, i macchinisti, i fuochisti, i casellanti e sopratutto chi ha sulla sua testa la responsabilità delle regolarità dei moti, hanno il dovere di non ricordare più d'esser uomini. E lo adempiono, ma le Società tengono conto delle condizioni affatto speciali della loro industria, della esattezza e dell'abnegazione che sono richieste agli impiegati, e non solo adottano e possono adottare di concedere premii e compensi straordinarii, ma pagano con meno strettezza del Governo.

Oggi il confronto fra gli stipendii degl'impiegati ferroviarii e di quelli dello Stato non dà motivo a lamenti. I con-

fronti non si fanno, come non si fanno fra lo stipendio che una casa bancaria o un commerciante o un industriale accorda ad un agente e quello che paga il Governo a chi presta l'opera propria allo Stato. Ma i confronti si farebbero domani quando tutti fossero impiegati governativi. L'ingegnere delle bonifiche, dei porti, delle lagune, dei fiumi, non troverebbe giusto che quello delle locomotive godesse di assegno maggiore; il cantoniere delle strade rotabili farebbe l'argomentazione medesima rispetto al cantoniere delle strade ferrate.

Nei paesi, nei quali gli esercizii di Stato incominciarono all'epoca stessa delle ferrovie, queste difficoltà, queste diversità, o furono conciliate o il lungo uso ne dimostrò anche ai meno veggenti le ragioni. In Italia dove tutte sorgerebbero d'un tratto in tutta la loro asprezza, fornirebbero motivo a molti lamenti, a molto malessere, ed occasione a molto rimestare d'influenze, a molti abusi, a molti danni.

Nè la strada per uscire d'un tratto dalle difficoltà come d'un tratto s'incontrano, è dato scoprirla. Il Governo non potrebbe infatti nè mantenere i sistemi oggi tenuti dalle compagnie, perciò che farebbe più gravemente sentire ai funzionari di tutte le altre amministrazioni sue il peso delle condizioni infelici in cui li mantiene e ne accrescerebbe il malcontento; non può diminuire gli stipendi degli impiegati ferroviarii pagati adesso in media, a parità di grado, dal 30 al 40 per cento più di quelli dello Stato, per ciò che oltre al non potere abolire diritti acquisiti, creerebbe tale commozione e tali vuoti nelle ferrovie da compromettere seriamente l'andamento dei servizii; non può elevare i compensi degli impiegati dello Stato al limite di quelli delle strade ferrate, poichè tanto non consentono le condizioni finanziarie.

Il giorno che l'Inghilterra o la Germania volessero adottare la massima che deve lo Stato possedere le strade ferrate, non sarebbero queste considerazioni d'alcun valore per loro. I funzionarii dei due Stati non sono ridotti alla condizione dei nostri: le disparità di compensi sono meno salienti perchè gl'impiegati dello Stato sono meglio pagati; la ragione dei maggiori compensi agli impiegati delle ferrovie è passata nelle generali convinzioni; e in ogni modo quando

occorresse far fronte a maggiori spese per fare meno disgustose le disparità, le finanze dello Stato potrebbero sobbarcarsi al peso di migliorare le sorti dei funzionarii delle altre amministrazioni. Sono considerazioni fatte per noi, adattate ai casi nostri, e solamente nostri, e sono un' altra prova della poca applicabilità all' Italia delle teoriche predicate dai Tyler e dai Fassiaux.

A molti sembra un grande argomento in favore degli esercizii di Stato il dire che i grossi stipendi di alcuni funzionarii principali potranno essere sensibilmente diminuiti da quanto paghino le Società.

A questo punto permettetemi una digressione. Per quanto la sia d' indole eccessivamente polemica, la credo necessaria.

Molti che scrissero e parlarono e scrivono e parlano su questo affare dei riscatti, per sostenere le proposte che oggi fa il Governo lanciano fra il pubblico: che l' opposizione al riscatto di tutte le ferrovie non è determinata da convinzioni rispettabili e giustificata da studii coscienziosi, ma creata da interessi materiali e da paura di perdita di stipendi.

Dalla maligna insinuazione non li rattiene vedere gli oppositori in tanto numero; e più vedervi uomini che non hanno come non ho io, nè stipendi, nè interessi di sorta con nessuna Società ferroviaria; e nemmeno la paura che quest' arma dell' attacco personale si rovesci loro fra mani e li insaguini.

Se interessi personali sono in gioco in questo affare dei riscatti, primi e massimi vi sono quelli degli azionisti, e non è scevra di dolorosi capitoli nemmeno la nostra istoria parlamentare. Fin dentro delle mure del Parlamento questi interessi hanno parlato troppo alto, ma non nel senso mai di opposizione ai rimescolamenti ferroviarii. Che le operazioni del riscatto contentino gli interessi dei singoli a danno degli interessi dello Stato potrebbe essere sostenuto e non il contrario guardando a fatti del genere di questo: che le azioni Meridionali siano per la nuova dell' avvenuto riscatto salite in tre giorni di sessanta punti, ciò che significa tradotto di dodici milioni.

Ma io rinuncio e credo che tutti gli oppositori alle proposte del Governo debbano rinunciare a così fatto genere di argomenti. Chi non ha argomenti migliori delle insinuazioni

a carico degli avversarii, la cui buona fede non si ha alcun diritto di revocare in dubbio, non deve aver voce nella questione. Nel campo chiuso riserbato alla prova d'armi in cui si decide una controversia tanto vitale per la nazione, non possono essere ammessi se non i cavalieri che col rispetto delle convinzioni altrui, abbiano offerto la prova di appartenere alla classe di persone che merita di essere rispettata.

Torno a bomba, ed a coloro che sono convinti che possa essere un grande vantaggio la diminuzione degli stipendii di alcuni alti impiegati, domando: credete che nessuna ragione abbia spinto, che nessun serio esame abbia consigliato le società ferroviarie, le quali pure sanno fare e generalmente meglio del Governo i loro conti, ad essere così larghe? Ed ammesso pure che le Società avessero ecceduto, credete che l'operazione del riscatto potrebbe essere giustificata dal fine di risparmiare sugli stipendii dei pochi sui quali pesa la maggior responsabilità e che sono i soli molto largamente retribuiti?

O i maggiori compensi e stipendii dal limite cui sono ascesi colle società ferroviarie private, si faranno discendere al bassissimo livello degli stipendii governativi ed i maggiori e migliori uomini che stanno adesso a capo delle amministrazioni ferroviarie, dovranno in tutti i rami essere rimpiazzati da altri; o saranno diminuiti di poco e lo scopo cui si tende non potrà essere raggiunto. Non so quale di questi due possa essere minor male:

o chiamare uomini non pratici a reggere la complicatissima azienda ferroviaria arrischiando di mandare a rotoli i servizii;

o concedere ad un direttore di ferrovie uno stipendio più che doppio dello stipendio d' un ministro dei Lavori Pubblici, che per quanto sappia nulla di lavori pubblici è pur sempre un funzionario di grado più elevato di un direttore di strade ferrate.

Ma fra l' uno e l'altro dei mali, la necessità della scelta è indubitata. L' hanno pensata e fatta questa scelta i fautori del riscatto, per la ragione della economia sugli stipendii dei direttori? Credono che davvero alla diminuzione degli stipendii corrisponderà un maggiore interessamento a che proceda nel miglior modo possibile ogni ramo del servizio, e che

quindi il pubblico godrà di esercizi meglio condotti? A questo mondo la quantità e la bontà dell'opera, sono presso a poco proporzionali sempre al compenso pagato per l'opera; le teoriche dei sostenitori delle economie sono in aperta contraddizione con questa legge, ch'è pure una delle più universali e delle più universalmente ammesse.

Ad uno scopo meno piccino, meno gretto, dimostrano di tendere coloro che dicono; le ferrovie sono divenute un'arma e la principale forse delle armi difensive; il riscatto è necessario per riuscire a *militarizzare* le ferrovie. Dissi già che tali quali sono le nostre strade ferrate si prestano poco a grandi movimenti di eserciti. Organizzare militarmente gli uomini addetti ai servizi ferroviarii, e consegnare poi loro in mano, l'arma delle ferrovie italiane, è presso a poco come fare delle larghe leve, istruire i soldati in tutte le possibili evoluzioni tattiche, e poi consegnar loro nelle mani quei vecchi fucili a pietra del tempo di Maria Teresa, coi quali qui a Venezia nel 1848, abbiamo armato la prima guardia cittadina. Una gran bella figura farebbero i battaglioni armati così di fronte ad un esercito armato di buoni Wetterly.

Non è questa tuttavia una risposta alla teorica di militarizzare le ferrovie; se le strade, si può dire, non sono adatte oggi potranno esserlo domani, o meglio se l'introduzione in ogni parte dell'elemento militare varrà a far conoscere tutte le innovazioni e miglioramenti necessarii. Ma la teorica è contraria al fine primo e comune pel quale il paese ha costrutto le strade ferrate, e sarebbe per giunta di quasi impossibile applicazione. Lo stato di guerra non è la condizione normale del paese, e si ha tanta ragione di dire che le ferrovie sono un'arma, quanta se ne avrebbe avuta, or sono quarant'anni, nel dire che fossero un'arma le carrettabili. E le une e le altre sono state costruite al fine di servire agli scambii, al mantenimento dei rapporti di società civile. Gli eserciti le hanno trovate e se ne servono, quando avvenga che agli eserciti sia affidata la decisione delle controversie di un paese coll'altro. Nessun paese finora ha fatto le ferrovie dipendenti dal ministero della guerra, e pel bene dell'umanità è desiderabile che in nessun paese si senta la necessità di sottrarre ai ministeri dei lavori pubblici e del commercio questa parte

delle pubbliche amministrazioni. Quando passasse la teorica della militarizzazione delle ferrovie, non ad altri che al ministero della guerra potrebbero essere affidate, perchè non sotto altra dipendenza che sotto quella del ministro della guerra potrebbero esser posti i trenta a quarantamila soldati, che allo stato attuale delle ferrovie in Italia, costituirebbero l'esercito ferroviario. I fini pacifici ai quali servono nelle condizioni normali d'un paese le strade ferrate, passerebbero naturalmente in seconda linea. Non mi dilungo in facili considerazioni sulle conseguenze di questa nuova organizzazione; ogni buon galantuomo è al caso di farne tante da persuadersi che l'applicazione della massima, *militarizzare le ferrovie*, sarebbe tale un regresso da farci quasi deplorare che fosse venuto in mente ad un uomo di applicare il vapore alla locomozione.

Fortunatamente le condizioni di fatto, l'organizzazione attuale, bastano a garantire dal pericolo. Oggi i ferroviarii non sono soggetti a leggi militari, e nessun diritto si potrebbe accampare per sottrarli alla legge comune ed applicar loro il codice militare. L'idea di sostituirli con altrettanti soldati, è un'idea che non è seria per nessuno di coloro che della natura, delle difficoltà, delle cognizioni speciali, delle attitudini, delle pratiche occorrenti in tutti gl'impiegati perchè le ferrovie camminino, si sia fatto qualche concetto. Non un direttore del movimento od un ingegnere meccanico, ma un semplice buon capo-stazione di seconda classe, od un buon conduttore di locomotive, si formano appena con anni di assiduità e di pratica. Agli ufficiali che oggi il ministro della guerra spedisce per tre mesi alle stazioni, perchè imparino — dice lui — il servizio ferroviario, nessun capo del movimento si sentirebbe il coraggio di lasciare la responsabilità di stabilire un incrociamento di due treni. Avrebbe paura che fossero mandati a scontrarsi, più che ad incrociarsi; ed avrebbe tutte le ragioni.

L'idea di militarizzare le ferrovie è la esagerazione di un concetto giusto e necessario. Se le ferrovie servono alla difesa, se questo scopo della difesa è uno dei più alti cui tocchi ad un popolo di pensare, è giusto è necessario che anche a questo scopo siano coordinate e nella materiale costituzione e nel modo di condotta. È a questo concetto che

si sono uniformati gli Stati più militari del mondo, la Prussia, la Russia, l'Austria, la Francia, ma nessuno ha creduto che al fine di far concorrere le ferrovie con tutti i loro mezzi, con tutta la loro potenza, nella difesa dello Stato, fosse necessario di perdere di vista, che prima di tutto e sopratutto le ferrovie sono fattori del benessere dei popoli in tempi di pace.

La massima dei servizii di Stato da qualunque parte la si esamini o non promette vantaggi o minaccia di arrecar danni. Una sola giustificazione potrebbe ancora appassionare per la teorica dello Stato proprietario. L'onorevole Minghetti diceva a Legnago che le convenzioni per le quali si acquistava la proprietà delle reti Romane e Meridionale e s'affidava l'esercizio alla Società delle Meridionali alleggerivano il bilancio di 20 milioni. Se quelle furono abbandonate e vi furono sostituiti il contratto di Basilea, il riscatto delle Meridionali, e gli esercizii di Stato, il vantaggio finanziario, il disgravio del bilancio dovrebbe essere anche maggiore dei 20 milioni.

LETTURA III.

CONSEGUENZE FINANZIARIE

Siamo ai 4 di ottobre 1874. Alle 3 1[2 pom. S. E. Marco Minghetti ministro delle finanze e presidente dei ministri, arriva a Legnago, accompagnato dal Sindaco sig. Giudici e dal Principe Giovanelli. Alle 5 1[2 banchetto offerto dagli elettori. Alle 6 1[2 il sindaco di Cologna, cav. Piccini, dopo di avere constatato che *gli atti dell' on. Minghetti appartengono alla Storia,* avverte che dalla sua bocca si sentirà *quali sieno gli intendimenti del R. Governo ai quali dovranno ispirarsi le elezioni generali.* Alcuni minuti sono occupati dagli applausi vivissimi, dalle grida di viva Minghetti, dal ringraziamento relativo, dal brindisi alla prosperità di Legnago, da tutte insomma le prefazioni d'un grande discorso politico. I minuti passano, l'on. Minghetti incomincia il suo discorso, ed io mi attacco a quel brano del suo, che è il naturale principio del mio.

« Non debbo tacere, o signori, di un provvedimento che « se non aumenta le entrate, alleggerisce il bilancio. Tale è « la convenzione ferroviaria colla quale, mentre il governo « riscatta la proprietà delle linee peninsulari, affida ad una « Società privata il compimento delle costruzioni impegnate « per legge. Io credo che il contratto fatto dal governo sia « *conforme ai buoni principii e molto conveniente,* sicchè non

« dubito, checchè ne spaccino certi oppositori *(ilarità)* che
« il Parlamento sarà persuaso della sua bontà e vorrà san-
« zionarlo.

« L'effetto finanziario di queste Convenzioni è che lo « Stato non dovrà inscrivere più un capitale di venti milioni « annui destinato alle ferrovie Calabro-Sicule, ma solo gl'in- « teressi del capitale medesimo oltre il prezzo del riscatto.

« Inoltre cesserà la spesa inscritta nel 1875 per comple- « tare la ferrovia ligure; e se vi saranno *lavori di finimento,* « potremo affidarli alla Società o farli lentamente. ***E spero « che d'ora innanzi andremo adagio prima di metterci a co- « struire noi delle ferrovie; non siamo ricchi abbastanza.*** »

Ho mantenuto al suo posto, tal quale l'ho trovato nel N. 266, lunedi 5 ottobre 1874, della *Gazzetta di Venezia,* chiamata all' onore di pubblicare prima di tutti il testo del discorso, anche il successo d'*ilarità* che ottenne l'onor. Minghetti, quando alluse a quei certi oppositori delle Convenzioni ferroviarie. Credo che gli elettori di Legnago avrebbero trattenuta l'*ilarità* se avessero potuto prevedere che l'onorevole Minghetti doveva in poco tempo mutare opinioni e passare nel campo degli *oppositori,* il più in vista dei quali era io pel fatto d'essere stato relatore della legge sulle Convenzioni. E non è dubbia per molti punti la conversione dell'onor. Minghetti. Ammesso che voglia informare i suoi atti e le sue proposte ai *principii buoni,* ed a ciò che sia *conveniente per lo Stato,* e visto che le Convenzioni colle Meridionali, avversate dalla maggioranza della prima Commissione, furono abolite per sostituirle con altre, deve concludersene che non in tutto fossero conformi ai *buoni principii* e *molto convenienti.* Un debito di cortesia avrebbe imposto ai buoni elettori di Legnago, se fosse loro stato possibile di prevedere gli avvenimenti, di aspettare un poco prima di ridere per quanto intorno alle ferrovie raccontava il Presidente del Consiglio, *espositore degli intendimenti ai quali dovevano ispirarsi le elezioni generali.*

Stando al discorso dell'onor. Minghetti, uno degli intendimenti del Governo era questo: che dovessimo andare ben adagio prima di metterci a costruire ferrovie *noi,* cioè lo Stato. Di questo intendimento esponeva anche la ragione, ed

era una ragione molto chiara e molto convincente: *non siamo abbastanza ricchi*. Se da un anno l'Italia avesse vinto al lotto, od avesse fatta l'eredità di qualche miliardo, un cambiamento d'opinioni e di sistema potrebbero essere giustificati; ma, ch'io sappia, nessuna fortuna straordinaria ci è caduta addosso e la nostra ricchezza del 1876 è presso a poco eguale a quella del 1875. Se un anno fa era conforme *ai buoni principii* e *molto conveniente* per lo Stato di domandare l'intervento dell'industria privata, parrebbe che la conformità medesima, la medesima convenienza, dovessero essere riconosciute anche per l'anno in corso.

Le convenzioni, per le quali era affidato all'industria della Società per le Meridionali di compiere le costruzioni, erano giustificate dall'on. Minghetti coll'asserzione che riuscivano ad alleggerire il bilancio di una ventina di milioni. Questo alleggerimento si otteneva eliminando dal bilancio dei lavori la somma allogata per pagare le costruzioni, e notando invece nel bilancio delle finanze la somma degl'interessi corrispondenti alla somma stessa che veniva data a prestito dalla Società allo Stato. Che sia un vero vantaggio finanziario notare fra le entrate in bilancio le somme capitali che si ricevono ad usura, e fra le uscite gli interessi (mentre fra le altre cose si mantiene ferma la nota per le entrate provenienti dalle vendite dei beni demaniali ed ecclesiastici) che sia ripeto, un gran bene finanziario questo modo di registrazione che porta ad illudersi ed illudere sulla vera situazione economica del paese, non ho mai capito e probabilmente non arriverò mai a capire. E nemmeno saprò mai farmi un'idea della difficoltà che si oppone a dichiarare fin da ora che il pareggio lo abbiamo ottenuto, se si adotta di notare fra le entrate i debiti che s'incontrano, e fra le uscite gli interessi dei debiti medesimi (1).

Di questo però parmi essere ben sicuro che fino a quando il pareggio risultasse da espedienti così fatti, rassomiglierebbe troppo o quello di un certo impiegato di mia

(1) Infatti adottando di fare precisamente così l'onor. Minghetti, poche settimane dopo questa lettura, annunciava che il pareggio era ottenuto e che anzi le entrate superavano di qualche cosa le spese. Anche lui ha trovato facilissima la soluzione del quesito.

conoscenza, il quale mi diceva di avere ottenuto il perfetto pareggio fra le entrate delle quali godeva e le spese che incontrava per procurarsi un benessere, cui non poteva aspirare pel solo stipendio. Sei lire al giorno — mi diceva questo bel tomo, per non dire questo cattivo soggetto — le incasso di stipendio, sei ne faccio di debiti, e posso giurare che non spendo un soldo di più delle *mie* dodici lire al giorno. *Mutatis mutandis*, introdotta, cioè, la sola differenza pel rapporto numerico dell'importare dei debiti del mio individuo a quello dei debiti che incontra lo Stato per costruire ferrovie, il criterio del pareggio resta inalterato. Sono convinzioni mie, e può darsi che non intendendomi punto nè poco di economia, abbia torto.

In ogni modo se l'alleggerimento di venti milioni sul bilancio fosse dipeso davvero da ciò: che il completare le costruzioni era stato affidato colle convenzioni abolite all'industria privata, ora che di tutte le ferrovie e di tutte le costruzioni, come degli esercizii, vuol essere incaricato il Governo, l'alleggerimento non potrebb'essere più ottenuto.

L'onorevole Maurogonato ha trovato che non era più che un epigramma il mio d'aver posto a riscontro in un discorso tenuto avanti ai miei elettori di Pordenone, la previsione fatta dall'onorevole Minghetti nel discorso di Legnago, di un *alleggerimento* di venti milioni, in forza delle convenzioni ferroviarie, colla previsione fatta dall'onorevole Minghetti nella Relazione al Parlamento di un *aumento* di 22 milioni per le convenzioni medesime. Spero non voglia ritenere per un altro epigramma il dire, che se l'alleggerimento si otteneva pel fatto di affidare all'industria privata le costruzioni, non potrà essere più ottenuto quando lo Stato adotti il sistema di mettersi lui a costruire.

Sono pronto tuttavia a riconoscere che, anche indipendentemente da ogni convenzione con Società private e quindi contro all'asserzione dell'onor. Minghetti che fosse dall'intervento loro data la possibilità dell'alleggerimento al bilancio, il sistema potrebbe adottarsi.

È sempre possibile emettere della rendita e notare fra le entrate i capitali ottenuti, vendendo tanto cinque per cento quanto occorra a far entrare nelle casse le somme per le costruzioni, e fra le uscite gl'interessi. Questa riapertura, o

dirò peggio, anzi meglio, questa *rispalancatura* del gran libro del debito pubblico avrebbe la virtù di rappresentarci per un momento ricconi, e di farci camminare, con velocità crescente nella ragione dei quadrati dei tempi, verso la malora.

Compiuto il riscatto e chiamato il Governo a compiere le costruzioni, accettando che i capitali se li procurasse emettendo rendita e notando in bilancio secondo le nuove teoriche, delle gran cose potrebbero compiersi, e sempre *alleggerendo*, mai caricando il bilancio. E si potrebbe andare anche più avanti. Non solo per costruire le linee di Aquila e di Campobasso o per completare le Calabro-Sicule si potrebbero notare fra le entrate i capitali e fra le passività g'interessi, ma per riattare le ferrovie esistenti, e imprenderne di nuove, e migliorare porti ed eseguire bonificazioni. E non basta ancora. Poichè la ragione che si adduce a sostegno del nuovo sistema di scritturazione nei bilanci dello Stato è questa: che le nuove ferrovie sono in fin dei conti un' aggiunta di capitale nella ricchezza del paese, non solo al bilancio dei lavori pubblici il nuovo sistema dovrebb'essere applicato, ma a quello della guerra, a quello della marina, a quello dell' interno ed anche a quelli della giustizia e culti e della pubblica istruzione. Un dipinto infatti, una statua, una libreria comperati dal Ministro dell' istruzione pubblica per conto dello Stato aumentano il patrimonio nazionale, come lo aumentano una nuova batteria, una nuova partita di fucili, un nuovo bastimento.

Applicato con logica in tutte le parti, cui logicamente potrebbe, o meglio dovrebb'esserlo, il sistema di *alleggerimento* che l'onor. Minghetti esponeva a Legnago parlando delle convenzioni ora abolite, darebbe facoltà al ministro in un prossimo discorso per le elezioni generali, di assicurare che il pareggio è compiuto, che anzi dei quattrini ce ne avanzano di molti, e che essendo già ricchi sfondolati, possiamo ben metterci a costruire noi le strade ferrate. In pochissimi anni saremmo ridotti al fallimento, ma a sedere sullo scanno dei bancarottieri, l' Italia sarebbe condotta in vettura di gala e colla livrea a cassetto.

Ad alleggerire seriamente e veramente il bilancio da spese per ferrovie, sarebbe ora che ci si pensasse, e nulla di più vero, di più giusto in questo senso dei desiderii espressi dal-

l'onor. Minghetti. All'Italia le ferrovie costano somme enormi, e delle quali il pubblico non parla, non perchè le approvi, ma perchè ne sa nulla.

Chiedete al primo pacifico cittadino, che passi per via vestito da persona pulita, a quanto ascendano le spese per l'esercito, e vi risponderà senza ombra di esitazione: presso a poco a 190 milioni. Domandate, non al semplice pacifico cittadino, occupato molto dai fatti proprii e pochissimo dai pubblici, ma ad uomini politici, ad ufficiali superiori di finanza, quanti milioni vadano fuori dalle casse dello Stato per tutto che risguardi l'azienda ferroviaria, e li sentirete, dopo aver ben cercato nei fondacci della memoria, scusare l'ignoranza propria e l'altrui col comunissimo: chi lo sa? È questa ignoranza la causa prima dell'apatia quasi generale del pubblico pel colossale affare dei riscatti. Se il Governo avesse fatto o facesse la proposta di pigliare a prestito un paio di migliaia di milioni, ne parlerebbero anche i mori che battono le ore in piazza; compera le ferrovie, conclude, cioè, un affare della grandezza appunto del prestito d'un paio di miliardi, e appena ne brontolano sommessamente le difese o le critiche venti persone in tutto il regno.

Convinto che nemmeno alla Camera molti sapessero a quanto ammontasse il bilancio ferroviario, che trovasi smozzicato a briccioli e brandelli, una parte nel bilancio dei lavori pubblici, un'altra nel capitolo garanzie e sovvenzioni a Società private nel bilancio delle finanze, un'altra nei debiti redimibili, cioè in quei debiti per pagare i quali incontriamo ogni anno altri debiti, un'altra ancora nel debito consolidato, esposi nella tornata 10 gennaio 1873 le risultanze di un paziente viaggio di ricerca in quelle terre di intralciata e poco studiata geografia che sono i bilanci dello Stato. Pel 1873 il riassunto delle spese puramente ferroviarie era il seguente:

Inscritte nel bilancio dei lavori pubblici: Per costruzioni di nuove ferrovie e sorveglianze ordinarie e straordinarie a società private	L.	58,446,257
Inscritte nel bilancio delle finanze: Garanzie e Sovvenzioni	»	45,000,000
da riportarsi	L.	103,446,257

	Riporto L.	103,446,257
Interessi e premii	»	19,910,255
Estinzione di obbligazioni	»	2,456,330
Consolidato 5 0[0 già emesso per procurare alle casse dello Stato somme necessarie a costruzione di ferrovie	»	10,976,630
	Totale L.	136,789,472

A coprire le spese per le ferrovie non bastavano nel 1873 e basterebbero appena adesso dopo l'utima tiratina di corda, tutto intiero il reddito netto della tassa prediale e una metà della tassa sul macinato.

Presso a poco siamo nelle condizioni stesse del 1873, e dico presso a poco per ciò: che la diminuzione dei prodotti sulla rete dell'Alta Italia e l'apertura di nuovi tronchi obbligano a qualche aumento per le garanzie e per i compensi di esercizio. In somma tonda, l'Italia per andare avanti a completare le costruzioni (che noi non vedremo compiute, e forse nemmeno i figli nostri, perchè a nuove costruzioni si accompagneranno sempre nuove domande) e per avere esercitati i 7700 chilometri già aperti al pubblico, spende così come stanno adesso le cose 140 milioni in un anno.

Ne spenderà di più o di meno quando fosse approvato il riscatto e fosse il Governo proprietario ed esercente delle ferrovie?

Come volete — mi par di sentirla questa obbiezione — come volete imprendere l'esame di ciò, se la convenzione di Basilea è tuttora sconosciuta, se appena qualche cosa trapelò dei patti conclusi pel riscatto delle Meridionali?

Perfettamente giusta l'obbiezione se io avessi la pretesa di determinare in cifre esatte il maggior onere cui lo Stato dovrà provvedere; ma certe conseguenze discendono in linea retta dall'adozione della massima generale, sono un portato del cambiamento di sistema e del modo col quale fino ad ora si sono condotti tanto il Governo quanto le Società. A quale limite minimo possono ridursi i maggiori oneri, indipendentemente dai patti particolari stipulati colle Compagnie, credo possibile di studiare anche adesso, e tanto più sembrami anzi giustificato e necessario lo studio, quanto è maggiore

il segreto che il Governo si sforza di mantenere intorno alla sua opera. Se fosse infatti proprio convinto d'aver fatto del gran bene al paese, non aspetterebbe a giustificare il proprio operato nel giorno in cui le convenzioni potranno essere rimesse alle Camere. Un ministero vive e vince la sua partita il giorno che, buona o cattiva, ha fatto approvare dalle Camere la sua azione; ma un Ministero che intende, come sciaguratamente han quasi sempre fatto i Ministeri succedutisi in Italia, unicamente a governare la Camera e perde di vista il paese, adempie in modo assai imperfetto al suo compito. Inutile dire che il paese è rappresentato dai cinquecento uomini che manda a Roma. Quei cinquecento sono uomini e per governarli molti mezzi giovano; e per far passare molte cose dannose all'Italia, anche se in buona fede credute buone da chi siede al Governo, molte passioni, molti interessi possono esser posti in movimento, e primo e più potente di tutti e più facile a giustificare presso le popolazioni, l'interesse regionale.

Fra i cinquecento l'esistenza delle chiesuole regionali giova, a governare la Camera: ma ogni giuoco che abbia questa base è un danno al paese, i cui interessi complessivi e massimi sono sagrificati all'interesse di vincere la partita delle palle bianche e delle palle nere nell'urna. Il *do ut des* è un modo di governo del quale i ministri hanno troppo spesso abusato per vincere le battaglie parlamentari, e non sembra che voglia, nell'affare delle ferrovie, rinunciare ad adoperarlo il Ministero attuale, se tante promesse lascia correre o fa correre negli organi di pubblicità che ne rappresentano le intenzioni, intorno alla soddisfazione che sarebbe data ai desiderii di tale o tale provincia, di tale o tal parte. È un terreno questo che scotta sotto i piedi, ma un ministero che non tendesse a governare più la Camera che il paese, e quindi ad adoperare le arti e le armi adatte a vincere nella Camera, anche se la proposta sia pessima pel paese, non avrebbe circondato e non vorrebbe circondare di tanta segretezza i patti che ha concluso per le ferrovie, e tanto meno lo vorrebbe in quanto è questo delle ferrovie l'argomento appunto cui più rabbiosamente si attaccano gli interessi regionali.

Sarà sulle costruzioni in corso e su quelle da imprendersi che graviteranno le prime conseguenze del fare lo Stato proprietario delle ferrovie. Nessun dubbio, lo dissi già nell' altra conferenza e lo ripeto, nessun dubbio che la maggior parte delle influenze politiche si eserciti nel senso d'imporre maggiore estensione e vigoria nelle costruzioni da compiersi piuttostochè nel senso di limitare le spese; e nessun dubbio che tali influenze raggiungano meglio lo scopo quando l' obbligo di provvedere ricada direttamente allo Stato. Di fronte a deputati e a senatori, pochissimi dei quali (e lo so anche io non per teoriche ma per conoscenza d' uomini e pratica di Parlamento) sono disposti a subordinare l' interesse della provincia o della regione cui appartengono, al fine di equilibrare davvero e stabilmente le entrate colle spese, un ministro poteva finora, almeno in molti casi, assumere la posizione del celebre S. Ermolao. Non ricadendo intera e diretta sul ministro la responsabilità del fare, poteva resistere ai malanni, e rispondere stecchito e duro a chi gli rompeva la testa, coll' assicurazione delle sue ottime intenzioni personali, o degli studii nei quali immergeva se e tutto il ministero.

Le intenzioni personali furono e sono la base principale delle risposte degli onorevoli Spaventa e Minghetti, gli studii e gl' impegni per istudiare l' ingrediente unico col quale l' onor. De Vincenzi sapeva comporre una risposta evasiva lunga tanti chilometri quanti erano i chilometri di strada patrocinata da un deputato o da un senatore. Fatto il riscatto e ristretta alla sola volontà del Governo la questione del fare o non fare, professioni di benevoli intenzioni od impegni di studii non avranno più efficacia di evitare burrasche parlamentari. O fare o saltare, sarà questo il dilemma che ogni chiesuola, ogni interesse regionale imporrà al governo, e può fin d' ora prevedersi che basterà assai meno ferro di quanto occorra a cingere il mare piccolo di Taranto per imporre ad un ministero di transigere o di lasciare il posto.

Sono in corso di costruzione le linee della Sicilia, quella della Basilicata, e ancora le Calabresi e la linea della Pontebba, e quasi anche la Ligure. Impossibile evitare che all'atto

stesso della legge pel riscatto s' impongano termini fissi per le linee di Aquila-Roma o Sulmona-Roma, di Benevento-Campobasso, pel secondo gruppo delle Sarde; probabile che s' insista e si ottenga, a carico dello Stato, l' esecuzione intera della legge che obbligava le Meridionali, non ad un tronco Benevento-Campobasso, ma a tutta la traversata Benevento-Campobasso-Termoli; che s' insista per ottenere e si ottengano impegni formali per la Parma-Spezia, e per una linea per Belluno tante volte promessa, ed ora più esplicitamente che pel passato, e per le linee Gallipoli-Zollino, Brindisi-Taranto, Lucera-Manfredonia, alle quali il Governo ha fatto la poco seria promessa, accettata dalla Camera, di dare in sussidio il prodotto delle multe che avrebbe fatto pagare alla Società delle Meridionali; possibile finalmente, se non probabile, che si ottenga un impegno per la costruzione della linea da Eboli a Reggio pel versante mediterraneo e d' una traversata degli Appennini paralella alla Bologna-Pistoia.

Un po' di conti sugl' importi da spendersi per tutta questa roba dà un' idea delle conseguenze che può avere il fare lo Stato proprietario, e mettere il Governo a rispondere direttamente agl' interessati nella esecuzione.

Nella relazione 2 maggio 1874, pag. 39, i ministri Minghetti e Spaventa hanno esposto un ammontare di somme ancora da spendersi:

Pel compimento della rete Calabro-Sicula in	L.	96,000,000
Per la Sulmona-Roma	»	64,000,000
Per la diramazione Benevento-Campobasso .	»	23,000,000
Per la Pontebba, stando ai calcoli di progetto, dovrebbero spendersi ancora	»	17,000,000
Per la Ligure si dice (non lo si sa precisamente poichè della Ligure il Governo non ha mai dato conti chiari) che occorrano ancora per lavori e compensi di liquidazione agli assuntori, presso a poco	»	22,000,000
Per la diretta Coccaglio-Treviglio si preventivano	»	3,000,000
Totale	L.	225,000,000

Le spese per queste ferrovie o in corso di costruzione o da tanti anni promesse e decretate, non vi è dubbio che do-

vranno essere fatte, e che il Governo sarà chiamato a farle nel termine più breve possibile.

Non so quante Commissioni abbia inviato il Governo a correre la vallata del Fortore. So che la Commissione composta d' ispettori del Genio Civile, che ebbe particolarmente incarico di determinare il costo presuntivo di quel tronco ha dichiarato che non potrebb'eseguirsi con meno di 600,000 a 700,000 lire al chilometro. Avressimo dunque

Per la detta linea	L. 51,000,000
La Parma-Spezia non potrebbe per nessun progetto costar meno di.	» 48,000,000
La linea Treviso-Belluno fu valutata dal Tatti	» 7,500,000
La linea Lucera-Manfredonia da me. . . .	» 4,500,000
Non ho dati di progetto per Gallipoli-Zollino e Brindisi-Taranto e noto sole	» 10,000,000
Importo di progetto delle linee che verrebbero imposte subito	L. 121,000,000
Finalmente la Eboli-Reggio costerebbe secondo i calcoli del proponente onor. Giordano .	» 120,000,000
E la nuova traversata dell'Appennino centrale	» 80,000,000
Totale	L. 321,000,000
E in complesso la bagatella di	L. 546,000,000

È quasi superfluo di notare che queste somme sono indicate dai proponenti e sostenitori; che l'esperienza ci ha già dimostrato per quale coefficiente debbano essere moltiplicati gli importi accusati dai proponenti di ferrovie per raggiungere gli importi veri e particolarmente per le ferrovie di montagna, e che tutte le linee enumerate, meno la Lucera-Manfredonia, corrono per montagne.

Guardando, fra tanti, al fatto che le spese per le Calabro-Sicule furono preventivate dal Governo in 90 milioni e che il Governo stesso, per bocca degli onor. Minghetti e Spaventa nella Relazione 10 dicembre 1874, ci dichiara essere ormai dimostrato che la spesa vera ad opera finita oltrepasserà e di parecchi, i 168 milioni; al fatto che la Pontebba, preventivata per 20 milioni, non potrà compiersi con meno di 35; che la Eboli-Reggio, preventivata in 120 milioni, non potrà

per giudizio di tutti i tecnici, che l' hanno visitata scevri da desiderio di vederla compiuta, e quindi da volontà o mandato di promuoverne l' esecuzione, costar meno di 200 milioni (1); credo restare molto, ma molto al di sotto del vero asserendo: che per compiere le opere, cui colla legge del riscatto il Governo sarà indubbiamente forzato a compiere, basteranno appena 300 milioni, e che se dovesse compiere anche quelle cui è molto probabile che sia obbligato dalle influenze politiche e dagli interessi di campanile, che balleranno in questa occasione come mai non hanno ballato, la somma da spendersi ascenderà agli 800 milioni.

Non siamo abbastanza ricchi per metterci noi a costruire ferrovie, diceva l'onor. Minghetti; e il programma esposto a Legnago s'incarna oggi nella prospettiva di 800 milioni per ferrovie, alla cui costruzione dovremo pensare a provvedere noi fin dal primo giorno dopo compiuto il riscatto, e sotto la pressione continua, insistente, e quasi diceva insolente, dell' interesse regionale elevato a potenza politica ed agente direttamente sul Governo nei retroscena e fra le quinte delle aule parlamentari.

È una curiosa combinazione che l'economia politica modifichi i suoi principii precisamente nel momento opportuno per le Società ferroviarie.

La Società delle Meridionali, oltre all'adriatica ed alla traversata di Benevento, aveva l'obbligo di costruire le linee di Aquila e Campobasso. Avrebbe dovuto darle compiute entro il 14 maggio 1870. Sul finire di quell'anno si era fatto nulla, ed io diceva alla Camera: *la Società delle Meridionali non ha fatto e non farà le linee di Aquila e Campobasso.* E non le ha fatte, ed oggi ci mettiamo a farle noi.

La Società dell'Alta Italia avrebbe dovuto già da parecchi anni costruire la linea diretta da Coccaglio a Treviglio; non l' ha costrutta e adesso la costruiremo noi.

La stessa società dell'Alta Italia ha in tutti i modi e per tutte le vie combattuta la linea della Pontebba; decretata

(1) Dovrebbe aggiungersi che a quest'ora i preventivi per le linee del Gottardo sorpassano quelli sui quali furono conclusi trattati e votate leggi, della bagatella di 102 milioni. E siamo ancora a *preventivi.* Difficilmente l'Italia potrà mantener ferma la cifra del concorso.

che fu, ha fatto valere il suo diritto di comprenderla fra le sue, per aver campo migliore di ritardarne la costruzione; non l'ha costrutta ed oggi ci mettiamo a costruirla noi.

Raggiunto, sulle linee concesse, il reddito chilometrico di lire 35 mila, l'Alta Italia ha pei suoi contratti l'obbligo di collocare a sue spese il secondo binario. È una disposizione perfettamente giusta, perchè ha un limite anche la portata delle ferrovie e da più di un certo numero di convogli non è cosa prudente che siano percorse. Coloro che tanto spesso invocano le necessità militari, questa non dovrebbero perdere di vista, che un decimo appena delle linee italiane è a doppio binario, e che per grandi movimenti militari il doppio binario è di suprema importanza per le restituzioni del materiale vuoto, senza le quali i veicoli si agglomerano, s'ingolfano e finiscono coll'impedire ogni movimento. Tanto più è necessario il secondo binario, quanto meno estese sono le stazioni, difetto, come già ebbi ad osservare, generale a tutte le linee italiane. Non poche delle ferrovie dell'Alta Italia hanno già da molto tempo un introito lordo superiore alle 35 mila lire stabilite dal contratto. La Società avrebbe già dovuto adempiere alla sua obbligazione. Non l'ha adempiuta, e poichè il raddoppiamento è urgente tanto per fini commerciali quanto, e più, per fini militari, ci metteremo ad adempierla noi.

Curiosa combinazione che proprio adesso, e soltanto adesso, una scuola di economisti abbia inteso che non altri che il Governo debba possedere ed esercitare le strade ferrate!

A me parrebbe un miracolo che le influenze politiche si riducessero a pesar così poco sul Governo da lasciargli un tempo di sei, otto, dieci anni per compiere la costruzione delle linee che ho enumerato, e che sono o in corso o promesse con leggi o reclamate da molti anni dagli interessati e quasi promesse dai ministri. Se il miracolo si operasse, e nessun'altra ferrovia nei dieci anni dovessimo imprendere da queste in fuori, avressimo ancora la bellezza di 80 milioni all'anno, ossiano venti milioni all'anno di maggiori spese per costruzioni in confronto alle attuali.

Non applico naturalmente il metodo di *alleggerimento* dei bilanci adottato dall'onor. Minghetti, e dico che dovressimo spendere 80 milioni, non gl'interessi degli 80 milioni. Son

pronto a riconoscere che questa delle influenze politiche esercitate nel senso di spingerci a maggiori spese per le costruzioni, è soltanto una paura; paura che parmi fondata e giustificatissima, ma tuttavia non più che una paura.

I sostenitori del riscatto e del Governo costruttore ed esercitatore possono opporre alla mia paura la speranza che d'ora in avanti ogni uomo politico si spogli d'ogni affetto di campanile; ogni deputato creda di essere mandato a Roma per attendere agl'interessi d'Italia, non per difendere quelli del suo collegio, e procurarsi così o conservarsi tanta popolarità quanto occorra ad assicurare una rielezione; ogni giornalista, ed anche del mezzogiorno d'Italia, cessi dal predicare continuamente che il dovere del deputato è adempiuto intero se si occupa a difendere gl'interessi della sua porzioncina di patria, ritagliata per tanto in maggior numero di pillole di quanto fosse.

Ma non sono paure soltanto, nè possono essere attenuate da alcuna speranza, altre conseguenze del riscatto.

I contratti colla Società dell'Alta Italia furono conclusi sul sistema delle garanzie. Se gl'introiti netti di una parte delle reti dell'Alta Italia non raggiungono il tanto per cento del capitale impiegato, e se gl'introiti lordi d'un'altra parte non raggiungono una somma fissa (28 milioni) lo Stato rimborsa le deficienze. Per parecchi anni la Società inviò conti di credito al Ministero e il Ministero in buona fede, senza esami, senza controllerie di sorta, come se la fosse la nota del bucato, pagò i milioni delle garanzie. Un bel giorno l'onorevole Sella, ministro delle finanze, si ribella al ministro dei lavori pubblici, restituisce senza *visto* i mandati di pagamento e dichiara che non paga se non si viene ad una liquidazione. Trattavasi di conti che correvano da cinque anni e non era piccola faccenda. Al ministero non esistevano dati di sorta, e convenne chiamare presso il Governo i contabili dall'Alta Italia perchè facessero la liquidazione dei crediti dell'Alta Italia. Da un lavoro durato quasi due anni emerse che il Governo riteneva d'aver pagato alla Società la bagattella di circa 70 milioni più di quanto le spettasse. Il litigio viene rimesso, in forza dei patti di contratto, a giudizio di arbitri; le due parti li eleggono, si lavora a preparare argomenti e prove, e

intanto scoppia la bomba della Convenzione di Basilea, per la quale chi avuto ha avuto. Ha avuto la Società dall'Alta Italia ed ha pagato lo Stato, e non v'è dubbio che lo Stato abbia pagato un soldo meno del debito, poichè i pagamenti furono eseguiti sui conti presentati dall'Alta Italia. Non ho nessuna difficoltà a credere che i conti della Società fossero in buona fede, che il Governo abbia esagerato pretese e fiscalità per raggiungere la somma dei 70 milioni che accusa pagati in più; ma senza creder pazzi da catena e ministri e contabili e consultori legali, non posso credere che una metà, un terzo, un quarto di quei 70 milioni il Governo non li abbia effettivamente pagati in più del suo debito vero.

Per la Convenzione di Basilea, di quel qualunque numero di milioni alla cui restituzione lo Stato abbia diritto non è più possibile tener conto, poichè lo Stato, succedendo nella proprietà delle linee all'Alta Italia, diventa nel tempo stesso debitore e creditore, gli arbitri cessano dal loro mandato, la pace ritorna fra gli uomini di buona volontà e i contribuenti italiani seguitano a pagare senza neanche il conforto di essere ringraziati da Rothschild e compagni.

Parlai finora sempre del riscatto, cioè dell'acquisto delle ferrovie, e la frase istessa è adoperata da tutti coloro cui avvenga di voler indicare l'operazione proposta dal ministero. Non è tuttavia esatto che il Governo *comperi le ferrovie.* Il passaggio delle ferrovie in proprietà dello Stato è una naturale e necessaria conseguenza de patti conclusi colle Società, ma non è propriamente l'oggetto del contratto. Il Governo compera dalle Società, non le ferrovie, ma i titoli che rappresentano il capitale speso a costruire le ferrovie, e per la proprietà che acquista delle azioni, viene immesso nella proprietà delle linee, assumendo nel tempo stesso gli obblighi degli azionisti verso i portatori delle obbligazioni che hanno contribuito alla formazione del capitale.

A molti sembra poco importante la distinzione. È tuttavia in forza di questa distinzione che non riesce più possibile di rivangare cosa alcuna intorno a tutte le differenze fra il capitale che fu speso dalle Società per le strade ferrate, ed il valore vero, il costo effettivo delle strade medesime.

Una parte di quello che figura nei resoconti delle Società

ferroviarie come spesa di costruzione, è spesa che rifluì nelle mani medesime degli azionisti e particolarmente dei socii fondatori. Per mantenere alto il credito le Società hanno pagato, particolarmente nei primi anni, agli azionisti interessi e dividendi che non avrebbero potuto essere giustificati dalle entrate e che andavano ad ingrossare la somma del capitale; alla cui formazione concorsero le obbligazioni, cioè il debito che incontrava la società anonima. Le oscillazioni del reddito chilometrico lordo sulla rete dell'Alta Italia, il rapporto della spesa all'introito lordo e quindi quello del reddito netto, si mantennero fra limiti abbastanza ristretti (1) e tuttavia l'Alta Italia ha cominciato a dare nei primi anni, 40 lire per ogni azione, le ridusse poi a 25 e finalmente a 7:50.

È un concetto nuovo che uno stabile si acquisti, non per quello che vale, ma per quello che alcuno accusi di avervi speso a fabbricarlo, e che a costui si creda sulla parola, senza punto esaminare che cosa sia o non sia lo stabile che vi viene consegnato. Se l'aver fatto passare questo nuovo modo di comperare e vendere può accrescere la fama di oculatezza e di sapienza amministrativa e di capacità somma pel proprio interesse delle quali godono le Società private, non vale punto a stabilire quella del Governo che deve sostituire la Società privata.

E tanto meno vale in quanto che il Governo deve sapere e sa a quali condizioni siano ridotte le ferrovie dell'Alta Italia. Si è parlato molto dei ristauri occorrenti alle linee della Società per le ferrovie Romane, si è molto discusso sugli importi necessarii per tornarle in buono assetto e renderle atte a prestare tutti i servigi ai quali possono essere chiamate. Sullo stato delle ferrovie dell'Alta Italia nessuno ha parlato.

(1) Redditi chilometrici

1861	L.	28557	1869	L.	24991
62	»	26780	70	»	24043
63	»	25938	71	»	25250
64	»	24914	72	»	27732
65	»	23382	73	»	29130
66	»	25543	74	»	29717
67	»	22812	75	»	29505
68	»	22830			

Il coefficiente delle spese agli introiti lordi secondo i conti della società ha oscillato fra il 48 ed il 54 per cento.

Per attendere ai miei impegni di professione mi trovo spesso alla stazione di Vicenza. Pochi giorni or sono, aspettando il treno e per evitare l'eccessivo calore della sala di aspetto, la cui stufa, caso abbastanza singolare, era riscaldata al rosso, passeggiava insieme a due colleghi sotto la tettoia. Pioveva e sotto la tettoia quasi più che nella campagna, tanto da essere obbligati ad aprire l'ombrello. Lo stato della tettoia di Vicenza non è un caso singolare, ed in analoghe condizioni si trovano molti fabbricati dell'Alta Italia, e riparazioni e restauri non indifferenti esigono molti manufatti e sopratutto molti armamenti.

La Società valuta a cento milioni la spesa occorrente a porre in buon assetto le linee, e lo scopo pel quale furono impresi rilievi e conti che portarono a questa conclusione poteva indurre piuttosto a mantenere inferiori al vero le previsioni che ad esagerarle. Questa condizione di cose non è e non può essere un segreto per nessuno che si occupi di ferrovie. In quale stato sieno le fabbriche e gli armamenti, elementi principalissimi delle manutenzioni, si rileva correndo le linee, e se non è possibile determinare le cifre occorrenti ai restauri, è facile assai di determinare se o no dei restauri occorrano, se l'ordinaria manutenzione sia accurata, se tanti rinnovamenti si eseguiscano quanti occorrono per la completa conservazione dell'ente.

Finchè durò la cuccagna di presentare al Governo dei conti, e senza contestazioni nè esami per parte del ministero, vederli ammessi e riscuoterne l'ammontare, la Società provvide in misura sufficiente alle manutenzioni e rinnovamenti, pagando ancora quel tanto che dissi per ogni azione. Da cinque o sei anni anche l'Alta Italia ha seguita la strada medesima seguita dalle Romane; si è acconciata al deterioramento progressivo delle sue ferrovie, lesinando sulla spesa delle manutenzioni e rinnovamenti pur di classificare la massima cifra possibile nella colonna degli *utili netti*, e pagare, a spese del capitale, oltre all' interesse delle obbligazioni, qualche cosa agli azionisti e mantenere artificialmente il suo credito. È a questa causa che dev'essere attribuito il fatto dello stato di deperimento in cui le linee vengono consegnate al Governo, fatto del quale non si tien conto, riscattando sulla base dei titoli

che servirono a raggranellare il danaro occorrente e alle costruzioni e ai dividendi, piuttosto che sulla base del valore vero attuale delle linee medesime.

E tuttavia a questo valore vero attuale era naturale, ed obbligatorio anzi, di riportarsi, perchè avessero applicazione i patti del contratto di concessione all'Alta Italia, che impongono alla Societá in tutti i casi pei quali le ferrovie dovessero tornare allo Stato, di restituirle in *buono stato di manutenzione.*

Le economie nella parte delle manutenzioni e dei rinnovamenti, che si tradussero in diminuzione di capitale, non sarebbero bastate allo scopo di far figurare un sufficiente numero di milioni nella parte utili netti, se tutte le nostre società ferroviarie non avessero adottato di notare come aumento di capitale una grandissima parte delle spese di manutenzione. Tutti i danni straordinarii originati, oggi da una piena di torrenti, domani da una frana, un altro giorno da mareggiate, e così via, sono riparati allogando le spese nel conto *costruzioni*, non nel conto *manutenzioni.*

I ponti della linea adriatica furono travolti chi una, chi due, chi tre volte in mare; e le spese per rifarli entrarono nel conto costruzioni; le frane rovinarono molte opere delle traversate dell'Apennino, e tutte le società notarono le spese a conto del valore delle linee. Tronchi interi di due, di tre, di dieci e più chilometri furono abbandonati sulla linea Firenze-Roma, sulla Foggia-Brindisi, su altre, e le spese andarono al conto costruzioni. La linea è *una*, il ponte è *uno*, ma il capitale che sui registri rappresenta la linea rifatta o il ponte ricostrutto è *due, tre, quattro*, è tante volte insomma ripetuto quante volte la società fu costretta a rifare l'opera.

E non questo solo genere di manutenzioni venne passato in aumento capitale, ma la più gran parte delle manutenzioni dell' armamento. Al conto manutenzioni fu ascritta la spesa delle squadre di cantonieri e il cambiamento accidentale di una rotaia rotta o deformata, ma ogni rinnovamento radicale, ogni cambiamento di sistema al quale la Società sia stata costretta, sia dalla vetustà di tutto il ferro, sia dalla insufficienza delle rotaie per l' aumento continuo di peso delle locomotive, fu notato come aumento di capitale. Ogni anno la

Società dell'Alta Italia porta nei suoi preventivi da 20 a 25 milioni per opere che non sono costruzioni, ma vere e proprie manutenzioni, e la distinzione della manutenzione ordinaria dalla straordinaria non ha senso per chi pensi che tanto l'una quanto l' altra tendono al fine di conservare qual è il capitale.

Questo modo inesatto di classificare le spese, del quale potrebbero moltiplicarsi a piacimento gli esempii e le prove; dev' essere considerato sotto due punti di vista rispetto alla proposta operazione di riscatto.

Il capitale vero, il capitale effettivo delle ferrovie delle quali lo Stato diventa proprietario, non solo è diverso dal capitale rappresentato dai titoli di azioni ed obbligazioni, per ciò che entrano in questo gli utili ripartiti fra i socii, i dividendi pagati mentre le condizioni vere della società non ne avrebbero consentiti, ma è anche diverso per ciò che il capitale rappresentato dai titoli comprende tutte le doppie opere tutte le manutenzioni straordinarie, tutti i rinnovamenti che hanno servito a conservare qual era l'ente ferrovia.

Secondariamente: l'*utile netto* che per l'operazione di riscatto verrebbe, unitamente alle sovvenzioni e garanzie, posto a riscontro del debito che contrae lo Stato verso gli azionisti e gli obbligatarii, deve essere diminuito di tutti gli importi che le Società portavano in conto *aumento di capitale*, mentre serviva alla conservazione del capitale stesso. In altre parole lo Stato opera il riscatto, cioè compera le ferrovie per un importo indubbiamente superiore al loro valore vero, assumendo intero il debito delle obbligazioni e l' interesse delle azioni e deve sobbarcarsi ad una maggiore spesa annua di quella che adesso sostiene, maggiore spesa il cui ammontare è determinato dalla cifra che le Società spendevano in opere, che classificavano e non erano aumenti di capitale.

Se le Società avessero potuto coi redditi netti veri delle linee e colle garanzie o sovvenzioni del Governo pagare gl' interessi dei titoli, o non sarebbero state costrette a classificare fra gli aumenti di capitale spese che avevano per iscopo la conservazione dell' ente, o avrebbero diviso annualmente fra gli azionisti, le somme a torto introdotte nel conto costru-

zioni. La Società delle Romane non paga da anni nè dividendi, nè interessi, quelle delle Meridionali, e dell'Alta Italia non pagano dividendi, e ciò nulla ostante tutte hanno i loro conti tenuti nel modo che ho indicato.

Il gioco poteva durare pochi anni. Ma appena arrivato il momento in cui non sarebbe stato possibile sostenerlo più, il Governo dichiara conforme ai buoni principii economici togliere le ferrovie di mano all'industria privata, cui le aveva affidate invocando altri buoni principii economici; fa predicare che ragioni di convenienza politica, di bisogni militari, concorrono a sostenere la tesi dello Stato proprietario, e propone di comperare, non le ferrovie, ma i titoli che rappresentano, e quanto esattamente lo abbiamo ormai veduto, il capitale ferrovie.

Dissi qua e là per incidenza qualche parola sul riscatto delle Meridionali, del quale si sapeva nulla fino a pochi giorni or sono, e sul riscatto delle Romane che, per la legge votata sul cambio delle obbligazioni in titoli di rendita, è già quasi un fatto compiuto, cui unicamente occorre dar forma. In pochi giorni la previsione che io esponeva nella prima lettura che, cioè, la Convenzione di Basilea imponeva di estendere la massima dello Stato proprietario ed esercitatore a tutte le reti del Regno, ha avuto una prima conferma. Più tardi verranno le conferme per le Sarde, le Consorziali Venete, le appartenenti ad enti diversi in Lombardia, nel Piemonte, nell' Umbria. Ma ogni nuova conferma, ogni nuovo acquisto, aggiungerà elementi di maggiori spese. Di questi elementi alcuni sono ormai perfettamente conosciuti e determinati dal Ministero.

« Un maggior onere — ricopio dalla Relazione ministeriale del 10 dicembre 1874 sulle tante volte ricordate Convenzioni ferroviarie colle Romane e Meridionali — « un maggior onere si ha pel riscatto delle Romane di lire 6,605,677, « che si riduce a lire 6,339,387 se si porta in attivo anche « la tassa di Ricchezza mobile, che sarebbe ritenuta sulla rendita data agli azionisti e la maggior tassa su quella data « in cambio delle azioni livornesi. E questo maggior onere è « senza dubbio il punto più grave dei provvedimenti sui quali « la Camera è chiamata a deliberare. »

Quando il Ministero scriveva così la Convenzione di Basilea nè esisteva nè si prevedeva, e poteva allora, ma allora soltanto, con qualche apparenza di verità essere asserito che il provvedimento più grave fossero i sei milioni e mezzo, ammontare calcolato dal Governo del maggior onere imposto dal riscatto delle Romane.

La Convenzione di Basilea può non avere menomamente influito e non influire sopra lo scioglimento concluso o da concludersi, convenuto o da convenirsi d'ogni pendenza colle ferrovie Romane, ma doveva influire ed ha influito sui nuovi patti colla Società delle Meridionali.

Le Convenzioni prime presentate e ripresentate alla Camera, poi abbandonate per concludere quella coll'Alta Italia, importavano che lo Stato riscattava la rete delle Meridionali, acquistava, cioè, un nominale diritto di proprietà, lasciando alle Meridionali stesse l'esercizio della loro rete ferroviaria e quello delle Calabro-Sicule, aggiungendo quello della Società delle Romane che cessava di esistere.

Il patto di lasciare alle Meridionali l'esercizio di tutte le reti era gtustificato dal Ministero, non solo col ripetere « *che oggi lo Stato non potrebbe condurlo direttamente* (1) » ma col seguente argomento: « Questo partito raccomandasi anche per « ciò che se si volesse togliere alla Società l'esercizio, essa « non accetterebbe il riscatto se non ad un prezzo molto su- « periore a quello convenuto. Gli azionisti che sinora ebbero « il 5 per cento non potrebbero indursi ad accettare il ri- « scatto sulla base di un interesse minore, se non fosse loro « lasciata la possibilità di ricuperare la differenza mediante « gli utili dell'esercizio. Se il Governo adunque volesse pren- « dere sin d'ora l'esercizio delle Meridionali, dovrebbe au- « mentare di alcuni milioni il prezzo del riscatto. »

Ho riportato intero questo brano, poichè da questo dipende la spiegazione delle differenze di ammontare di compensi fra le convenzioni colle Meridionali concluse prima della Convenzione di Basilea e quelle concluse dopo. È chiaro che la Società delle Meridionali, la quale era in possesso d'un patto per cui il Governo si obbligava ad un sistema sconfes-

(1) Relazione 10 decembre 1874, pag. 10.

sato dalla Convenzione di Basilea, era posta in una posizione molto vantaggiosa. Se il Governo aveva dichiarato che alcuni milioni di più avrebbero dovuto darsi alle Meridionali qualora si fosse loro negata la concessione degli esercizii, non si sa intendere perchè la Società avesse dovuto rinunciare ad averli il giorno che il Governo si trovava costretto a ritogliere quanto aveva prima concesso, ed a proclamare la massima dello Stato esercitatore, per giungere con questa a giustificare il riscatto dell' Alta Italia.

I giornali amici del Ministero hanno detto e ripetuto che la Società non ha approfittato dei vantaggi della posizione in cui s' è trovata il giorno che fu conclusa la Convenzione di Basilea. Hanno detto e ripetuto che per amore di patria non avevano i negoziatori delle Meridionali aggravata la posizione in cui si trovava il Governo, ciò che significa tradotto, non avevano chiesto o preteso, nè tutti, nè parte, di quei milioni che il Ministero aveva dichiarato che sarebbe stato in necessità di accordare qualora avesse negato di lasciare alla Società gli esercizii. L' asserzione di tanto amore di patria poteva trovare degli increduli, anche se nessuna prova fosse esistita in contrario. Perciò che gli amministratori di una Società non hanno il diritto di donare parte alcuna del bene comune e per ciò che le Società industriali non hanno mai politica, è difficile che contro al proprio interesse diano prova di patriottismo.

Questi enti impersonali, la cui esistenza, la cui vita, e potrebbe anche dirsi i cui nervi ed il cui cuore stanno interi nelle pagine del *Dare* ed *Avere*, anche per ciò riescono ad essere meglio amministrati, che tutto il loro organismo è coordinato al fine unico del massimo utile. E a questo fine più che mai devono attendere ed attendono il giorno che un atto qualunque fa cessare la loro esistenza. In quel giorno, nemmeno possibili più speranze, nè studii di utili in un tempo futuro; e meno viva che mai la preoccupazione, debolissima sempre, pei giudizii che cadendo sull' ente impersonale non toccano gli elementi personali dell' ente medesimo; non desiderii d' onori d' oltre tomba; nulla che non sia la parola *Risultanze*, ultima parola dell' ultima pagina del libro *Dare* ed *Avere*.

Che tale quale doveva aspettarsi che fosse, sia stata anche la Società delle Meridionali, non è tuttavia una più o meno credibile ipotesi. Sono facili e chiari i confronti fra i patti conclusi dalle Meridionali prima della Convenzione di Basilea e quelli conclusi dopo, e li aiuta e li fa concludenti la giustificazione che dei primi patti ha dato il Ministero.

Nella relazione 2 maggio 1874 il Ministero ha determinato nel modo seguente il totale reddito della Società per le Meridionali per l'anno 1873:

Sovvenzioni (pag. 42)	L.	22,536,019
Utili netti d'esercizio (pag. 55)	»	4,356,681
Totale	L.	26,892,700
Su questa somma restava alla Società delle Meridionali da pagare a quella delle Romane il canone dovuto per l'acquisto delle linee Ancona-Bologna e Castel Bolognese-Ravenna (pag. 17)	L.	3,557,758
Per cui il totale netto dell'anno	L.	23,334,942

Nella relazione medesima il ministero scrisse: « Al principio dell'anno corrente un fatto di ottimo augurio per l'avvenire economico del paese veniva a minacciare la fortuna di un'altra delle nostre grandi Società di strade ferrate. « L'esercizio 1873 delle strade ferrate Meridionali si chiudeva « con un prodotto chilometrico superiore alle lire 15,000! « Questa buona notizia portava un colpo fatale agl'interessi « della Società perchè nella Convenzione 28 novembre 1864 « è scritto: che l'eccedenza del prodotto sulla detta somma « di lire 15,000 andrà per intiero in diminuzione della sov« venzione sino alla sua estinzione. »

La condizione avveratasi nel 1873 segnava adunque il colmo della fortuna, del benessere della Società, la quale andava incontro a giorni funesti e riceveva il *colpo fatale* perchè quel culmine veniva oltrepassato. Il massimo di redditi netti era adunque segnato da quella somma di lire 23,334,942 verificata nell'anno 1873. Il Ministero, per le prime convenzioni, comperando la rete e concedendo l'esercizio s'impegnava a pagare un'annualità di lire 24,954,202. Pei dati of-

ferti ricadeva così alle finanze dello Stato un maggior onere di un milione e due terzi che non aveva giustificazione in altro che nella volontà di fare lo Stato nominalmente proprietario. Il Ministero ha esibito il computo (Rel. cit. pag. 18) degli oneri della Società pel servizio dei suoi debiti, determinandoli in lire 22,375,224. Poichè le somme disponibili non erano e non potevano mai, per dichiarazione del ministero, diventar maggiori di quelle verificate nel 1873, cioè 23,334,942, pei cento milioni di azioni, avanzavano soltanto lire 959,718, meno, cioè, dell'uno per 0[0. « Gli azionisti, scrive il Ministero, « avevano sempre avuto il 5 per cento dalle loro azioni, e do- « vevano rinunciare alla speranza di uguale interesse per l'av- « venire. »

Come e perchè dovess'essere questa sola la conseguenza dei conti presentati, e non fosse possibile e giusto di chiamare gli amministratori della Società, nei modi sanciti dai codici, a rispondere del fatto di aver pagato agli azionisti somme che per la condizione vera non potevano esser pagate il Ministero non ha spiegato. Se appena l'uno per cento poteva essere riserbato alle azioni nell'anno in cui i redditi netti erano al limite massimo possibile, negli anni in cui erano rimasti al di sotto di quel limite non potevano gli amministratori, senza incorrere in tutta la responsabilità minacciata dal Codice penale, pagare l'interesse del cinque.

Il Ministero ha fatto i conti dell'interesse sul quale potevano contare gli azionisti dopo compiuto il riscatto, non guardando alla somma vera esposta da lui dei redditi netti nel 1873, ma a quella che dava in pagamento della rete. Dedotte dall'annualità convenuta di . . . . . L. 24,954,202
le somme per servizio di debiti di . . . . » 22,375,224

restano (scrive il Ministero) per le azioni . . L. 2,578,978
ossia poco più del 2 1[2 per 0[0.

E poco più sotto aggiunge: « Che se poi si tenesse conto « delle 60,000 azioni che la Società non ha distribuito, ma « che furono pagate dagli azionisti con 30 milioni di utili da « loro non percepiti e spesi nelle costruzioni, l'interesse imme- « diato, che col riscatto si dà agli azionisti non sarebbe più « del 2:58 per 0[0, ma solamente dell'1:98 per 0[0. »

Due parole anche su questi 30 milioni di *utili* non percepiti e spesi nelle costruzioni. Questi così detti *utili* ripetono la loro origine dal contratto pel quale costruttore generale per conto della Società era diventato il Bastogi, che aveva assunto impegno di costruire tutte le linee al prezzo di lire 210 mila al chilometro. Il Ministero ha dato nella relazione 2 maggio anche il conto del costo delle linee (quel tale costo nel quale entrano, come dissi parlando dell'Alta Italia, i rifacimenti, le manutenzioni straordinarie, ecc.) ed ha trovato che la Società ha speso 278 mila lire al chilometro. È difficile formarsi una idea giusta, dati questi numeri, della formazione di *utili* e di ben 30 milioni di *utili;* si sa in ogni modo che per 30 milioni di azioni sono in patrimonio comune, e in di più dei 100 milioni che costituiscono il capitale di azioni che la Società ha distribuito.

Per la Convenzione ultima di riscatto il Governo pagherà agli azionisti non 1 o 1:98 o 2:58, ma 4:34 per cento. Dopo quanto dissi è assai chiara la ragione della elevazione di questo numero. La differenza fra questo e i precedenti, altro non è se non il corrispettivo pagato alla Società delle Meridionali per indurla a rinunciare ai beneficii del contratto per gli esercizii. « Se il Governo volesse prender sin d'ora l'esercizio delle Meridionali dovrebbe aumentare di alcuni milioni il prezzo del riscatto » scriveva il Ministero. Di quanti milioni l'abbia aumentato è dato dalla differenza del per cento che restava agli azionisti coi patti conclusi prima della Convenzione di Basilea, e del tanto ch'è stato accordato dopo che la Convenzione di Basilea ha posto il Governo nella necessità di domandare alle Meridionali la rinuncia al contratto di esercizii.

Non si sa ancora se il 4:34 per 0[0 sarà applicato ai cento milioni di azioni distribuite o ai 130 milioni che costituiscono il capitale intero distribuito e non distribuito. In ogni modo si sa che la Convenzione di Basilea ha imposto una modificazione a quella per le Meridionali che apporta un maggiore onere alle finanze. Si può temere che il maggior onere sia corrispondente ad un capitale di 60 milioni se siano comprese nel riscatto le 60 mila azioni non distribuite; si ha in ogni modo la certezza ch'è superiore all'annualità che corri-

sponde al capitale di 36 milioni, anche se quelle azioni siano escluse dall'essere riscattate pagando il 4:34 per cento.

Signori, è impossibile che la mia lettura d'oggi non sia noiosa a morte. Questi milioni che vanno e vengono, queste somme e sottre, queste citazioni, queste prosaiche cifre fra le quali ad ogni passo bisogna imbattersi, hanno lo sento benissimo sul cervello una azione più potente dell' oppio e del cloralio. Quando si assiste ad una lettura di conseguenze finanziarie, si finisce col chiudere gli occhi anche sulla catastrofe della Trinacria e collo scusare il ministero d'averle consegnati cinque milioni proprio alla vigilia del fallimento.

Son cosa noiosa i conti e non han torto gli economisti se trovano più comodo giudicare per principii, da alti punti di vista, anche col pericolo di prestare a falliti i milioni dello Stato. Ma è permesso di avere un'opinione sulla convenienza del riscatto se non si fanno i conti degli aggravi ai quali ci espone? Ed è permesso al paese di non formarsi lui un'opinione sopra un affare ch'è il più grave e il più grande che il Governo gli abbia presentato dal giorno che l'Italia ebbe posto fra le nazioni?

Anche senza tener conto dei milioni che fossero stati pagati in più all'Alta Italia e delle differenze fra il valore vero delle ferrovie e il valore *nominale*, cioè il valore dei titoli che sono l' oggetto proprio del riscatto, sono inevitabili e certe, certissisime e definite almeno nei loro limiti minimi, le conseguenze di maggiori aggravii alle finanze, provvenienti: dalle maggiori esigenze rispetto alle nuove costruzioni; dalla condizione nella quale le ferrovie sono consegnate al Governo, il quale accusò necessarii 50 milioni al riattamento delle Rómane e che conosce il conto dell' Alta Italia, la quale fa ascendere a 100 milioni la somma da spendersi sulla sua rete per l' oggetto medesimo, e la necessità di raddoppiare su molte linee i binarii; dal dover provvedere alle spese di manutenzione straordinarie e rinnovamenti che le Società portavano in aumento capitale, e che per le sole linee settentrionali ascendono a circa 25 milioni annui; dal sottomettersi a pagare, per ottenere la proprietà, tutti i servizii dei debiti sociali che ascendono a parecchi milioni più di quanto oggi il governo paghi per sovvenzioni e garanzie;

dal pagare sulle azioni un interesse superiore a quello che per le condizioni vere le Società avrebbero potuto distribuire agli azionisti; e dalla necessità d'impiegare un capitale nuovo per acquisto di materiale mobile che difetta in tutte le reti.

Non è, come dissi fin dal principio, possibile determinare per tutto la cifra vera, il soldo e centesimo cui possano arrivare; ma credo difficile che la cifra ultima totale del limite minimo, vada lontana dal centinaio di milioni. Se potrà ottenersi infatti che si abbia la pazienza di aspettare dieci anni a veder costrutte le linee per le quali tanto si è premuto e si preme dagli interessati sul Governo, le spese per costruzioni aumenteranno in cifra tonda d'una ventina di milioni. Dieci milioni sono gli interessi dei capitali occorrenti a riattare le ferrovie esistenti. Venticinque milioni notava la sola Alta Italia fra gli aumenti di capitale, che non erano più che manutenzioni del capitale esistente, e per tanto una cinquantina di milioni occorrerà per tutte le reti. Questa cifra di 50 milioni non corrisponde a più che 6500 lire al chilometro. Nessuno che sappia che l'armamento di un chilometro di ferrovia (raddoppiamenti compresi) costa in media lire 40 mila, e che ogni anno un decimo del valore è consumato; che senza quindi contare tutte le altre spese di manutenzione, tutti i danni di fiumi, di frane, di mareggiate, di naturale deperimento di fabbriche di manufatti, di argini, di gallerie, 4000 lire per chilometro devono spendersi in manutenzione di solo armamento, troverà esagerata la cifra di 6500 lire per il cumulo di tutte le spese occorrenti a conservare qual è il capitale ferroviario.

Non si conoscono i patti della Convenzione di Basilea, ma i giornali più amici del Ministero hanno già sparsa la voce, e non l'avrebbero fatto se non la fosse tutto al più al limite del vero, che a circa 6 milioni occorrerà in qualche modo provvedere, a tanto ascendendo il maggior onere che va ad assumere lo Stato per acquistare la proprietà della rete settentrionale. E sei milioni e mezzo di maggiori oneri il Ministero dichiarava provenienti dal riscatto delle Romane; e un milione e mezzo almeno più di quanto importassero sovvenzioni e redditi netti il Governo accordava colle prime Convenzioni pel riscatto delle Meridionali, e due altri milioni an-

nui almeno per ottenere, dopo conclusa la Convenzione di Basilea, la rinuncia al patto che accordava alle Meridionali stesse gli esercizii delle tre reti.

Tiro la somma e sono 96 milioni di maggiori oneri, e dico sono *almeno* 96 poichè non entrano in conto le conseguenze dei riscatti di linee possedute da altri che dalle tre grandi Società; non quelle dell' inevitabile riscatto e compimento delle linee Sarde che importerebbero da sole parecchi milioni; non i bisogni di aumenti di materiale mobile.

Non ho ancora finito; mi resta l'affare degli esercizii.

Nella seconda lettura accennai alle difficoltà cui va incontro lo Stato assumendo gli esercizii, dissi nulla delle conseguenze finanziarie.

Ricordai appena di volo che il Governo della Germania, sostituendosi alla Compagnia dell' Ovest nella direzione delle linee di Alsazia e Lorena con un reddito di lire 40260 al chilometro, aveva trovato modo di far ascendere le spese all' 89 p. 0[0] degl' introiti; mi riserbai di trattare alquanto diffusamente sulle conseguenze finanziarie del nuovo sistema dello Stato esercitatore.

Aggiungo altri dati. Nel Belgio, tanto portato ad esempio, le spese salirono sulle linee esercitate dallo Stato nel 1873 al 72,18 per 0[0] dell'introito lordo, in quelle esercitate da Società si limitarono al 57,10 p. 0[0].

In Germania le spese sulle linee esercitate dallo Stato si elevarono al 62,25 per 0[0] degl' introiti e si limitarono al 52,25 per 0[0] degl' introiti sulle linee esercitate da Società private.

Non ho saputo procurarmi i dati per le linee d' Olanda.

Le ragioni della differenza che si nota costante e sempre in senso sfavorevole agli esercizii governativi, sono molte e di molti modi.

Una parte delle difficoltà che nell'altra conferenza notai per gli esercizii di Stato, si traduce necessariamente in maggiori spese e vi si uniscono tanti altri elementi, anche se non costituiscano vere difficoltà. Un deputato che dimandi oggi un *coupè* riservato per viaggiare con comodità o pretenda — sono casi avvenuti — di far viaggiare con sè la cameriera, consegnando per due il biglietto di percorrenza che gli dà diritto ad un posto, troverà più difficilmente chi si opponga alla

pretesa il giorno che esercitatore sarà il Ministero. I biglietti di favore, che oggi le Società rilasciano con qualche parsimonia perchè il Ministero controlla anche questa parte, saranno domani largamente dispensati se varranno a far tacere qualche brontolone od a pagare qualche articolo apologetico. Son queste le più piccole e tuttavia non trascurabili ragioni di aumento di spesa.

Le regole di un' amministrazione governativa, anche in paesi non soffocati come l' Italia dalla moltiplicità e dalla pedanteria degli ordinamenti burocratici, non ammettono, nè possono ammettere un disbrigo prontissimo di affari. Le amministrazioni private commettono, ricevono, pagano, senza tante autorizzazioni e giri di carte. Un ordine di forniture pel Governo deve in Italia essere filtrato attraverso alla legge di Contabilità, e un mandato di pagamento viaggia per venti ufficii prima di arrivare all'ufficio che paga.

Qualche volta lo Stato ordina, un' impresa o un fornitore eseguiscono o consegnano, un ufficio stacca il mandato, il mandato corre le poste, viene veduto e riveduto e approvato e firmato e controfirmato e controllato e bollato, e sul più bello si ferma perchè *non vi sono fondi in bilancio*. È una commedia che conoscono perfettamente tutti quelli che hanno avuto affari col Governo, e che naturalmente esercita la sua influenza sui prezzi di tutto ciò che lo Stato è in necessità di acquistare. Chi è costretto ad aspettare il danaro e correre e sollecitare ed anfanare per giungere a riscuotere, porta in conto anche le noie e le spese delle corse e dell' anfanamento.

Un principio al quale s' informa la condotta di tutti gli impiegati di tutti gli Stati, e particolarmente degli impiegati italiani, è questo: di mettere al coperto la propria responsabilità. La spiegazione di un patto contrattuale è data sempre da un impiegato governativo nel senso della massima fiscalità possibile, poichè quella spiegazione mette al coperto la sua responsabilità. Consegnata la cosa al superiore, da questo al più alto, dal più alto al Ministero, dal Ministero al Consiglio di Stato, tutto passa ai tribunali, per ciò che una sentenza, favorevole o contraria che sia, mette al coperto la responsabilità. E questa benedetta parola tira in capo al Go-

verno tante liti quante potrebbe inventarne il più ispido *paglietta*, che passeggi in giorni d'udienza l'androne di Vicaria.

Un privato transige, e l'agente di un'amministrazione privata, che sa essere la via delle transazioni e degli onesti temperamenti la più gradita all'Amministrazione sua, si assume di giustificare il proprio operato; un agente governativo non può farlo mai, e a furia di essere *responsabile*, finisce a non esserlo mai perchè nulla opera per cui possa essere chiamato a rispondere. Tutto questo viene tradotto in danaro, e a tutto questo tant'altro potrebb'essere aggiunto.

Le persone che si dichiarano convinte della convenienza di fare lo Stato proprietario ed esercitatore delle ferrovie, per ciò che potrà meglio il Governo farle servire allo sviluppo economico del paese, non hanno forse pensato che tutte le ragioni di maggiori spese si risolvono in necessità di aumenti di tariffe, ossia in necessità di adottare un provvedimento, che, secondo il loro stesso modo di vedere, sarebbe contrario allo sviluppo economico. E questo sarebbe particolarmente in Italia dove — e qui ricopio dalla Relazione 10 dicembre 1874 degli on. Minghetti e Spaventa — « dove il « pubblico come mittente e come viaggiatore deve ricordarsi « che finora le spese di trasporto e di viaggio sono pagate « in parte dai contribuenti; come contribuente agisce contro « il proprio interesse se domanda ribassi di tariffe, che di« minuiscano i prodotti netti ed aumentino per conseguenza « l'onere delle imposte. »

Pel solo fatto che esercitatore diventasse il Governo si può predire che sarebbe aumentato il coefficiente delle spese agl' introiti lordi. I conti inesatti, erronei, perchè non portano intere per quel che sono, come dissi già tante volte, le spese di manutenzioni e rinnovamenti, i conti, ripeto, inesatti, erronei, sull' introito lordo e sugli utili netti delle ferrovie italiane, registrano in milioni 45 1[2 gli utili netti e milioni 98 1[2 le spese. Il rapporto delle spese agli introiti sarebbe del 68,40 per cento. A quanto ascenderà quando gli esercizii saranno condotti dallo Stato? Non lo so perchè delle tante cause agenti nel senso di aumentare il coefficiente, non è determinabile in cifre l' influenza.

Se possa avvenire che le differenze siano nella ragione

stessa in cui vediamo stare gli esercizii sociali ai governativi in Germania, nel paese, cioè, che ci dà le minime discrepanze, il coefficiente dovrebbe elevarsi da 68,40 fino all' 82,80 per 0[0 degli introiti lordi. L'aumento delle spese ascenderebbe a 21 milioni. E dovrebbero essere sommati ai 96 milioni di maggiori oneri, dei quali ho fatto il conto poco sopra. Un centinaio di milioni di aumento di spese per conseguenza del riscatto ferroviario a me par cosa certa, come parmi cosa certa ch' io sia qui a cercar di trasfondere anche in voi la mia convinzione.

Non un' altra tassa macinato, ma due macinati occorreranno a coprire il nuovo disavanzo ferroviario, ed a me pare che il paese sia macinato abbastanza.

Una dimostrazione grossolana ma convincente anche per tutti coloro che di ferrovie e di condizioni economiche di Società ferroviarie non si sono mai occupati, che saranno aumentati i carichi dello Stato se si approvino le proposte del Ministero: un criterio grossolano ma abbastanza approssimativo dell' importanza dell' aumento dei nuovi carichi, sono offerti da questa sola osservazione: che le nostre società ferroviarie in onta all' aver lasciato deperire le ferrovie, in onta all' avere notato in capitale manutenzioni, si sono ridotte al punto cui si trovano, in pochissimi anni. Non può esserne attribuita la rovina ad imperizia di amministratori e nessuno a questa causa si attenta attribuirla. Se gravi irregolarità furono rilevate nell'Amministrazione della Società per le Romane, altrettanto non può dirsi per le Meridionali e per l'Alta Italia.

Origine prima e causa massima della rovina di tutte furono i conti erronei sul capitale occorrente all'impianto delle ferrovie e sulle spese per la loro conservazione e sugli utili netti ritraibili dagli esercizii. Non cerco se tutti gli errori siano stati commessi in buona fede; non espongo la dimostrazione abbastanza facile, che i fondatori, i primi contraenti col governo non sono coloro sui quali s'aggravi adesso il peso degli errori; non esamino se i governanti d'Italia abbiano in buona fede creduto l' Italia del presente ricca tanto da poter sostenere tutto il peso che le si andava imponendo, per preparare l' Italia dell' avvenire, e se soltanto da questo errore siano stati condotti a stringere colle Società ferroviarie con-

tratti per lo meno assurdi, o se all'errore ed alle ottime intenzioni di progresso e di sviluppo economico si siano accompagnati fini meno alti ed ambizioni men nobili, gare di partito, guerricciole parlamentari, e da una parte interessi e gelosie di regione, da un' altra commercio di voti per ascendere al potere e per conservarlo.

Abbiano errato i contraenti col Governo, o abbiano indotto altri in errore per fare a spese dei più il proprio interesse; abbia o non abbia il Governo prevedute le conseguenze dei contratti che stipulava colle Società ferroviarie e l'impossibilità che durassero e la ineluttabile catastrofe di tutte in un avvenire più o meno prossimo; sia, per dirlo con poche parole ruvide ma vere, dipendente la condizione attuale da errore o da mala fede, sta pure in fatto che colle proposte di riscatto si chiamerebbe a sostituirsi alle Società per rispondere delle conseguenze o dell'una o dell'altro, il paese cui nè la mala fede, nè l'errore possono essere imputati.

Non ha e non può avere, nè per applicazione di leggi scritte, nè per quella della legge del giusto e dell'onesto, che sentono anche tutti coloro cui sono sconosciuti i canoni della giurisprudenza e i dettati dei codici, obbligo il paese di fabbricare la propria rovina, per assolvere da pena chi lo ha ingannato o liberare dalle conseguenze di un errore chi abbia commesso l'errore.

Se le Società ferroviarie hanno ingannato od errato offrendo od accettando condizioni che ne facevano impossibile l'esistenza, subiscano la loro sorte, e la subiscano ugualmente coloro che alle Società ferroviarie hanno prestato. Perchè riscattare l'Alta Italia, le Romane, le Meridionali, e far valere una iscrizione ipotecaria sui bastimenti della Trinacria? Esistono dunque due giustizie, due moralità, due equità, due codici diversi, uno dei quali applicabile soltanto alle società ferroviarie? O deve lo Stato cambiarsi in un grande istituto di carità e beneficenza? O deve essere ritenuto giusto ed equo che lo Stato paghi tanto gli utili di chi guadagna alle sue spalle, quanto le perdite di chi commette degli errori?

Sono molte e chiare e stringenti le ragioni che si oppongono alla proposta di fare lo Stato proprietario ed esercente

delle ferrovie; non è dubbio tuttavia che una battaglia gravissima sarà data su questo campo.

Auguriamo al paese che gli uomini dai quali sarà combattuta, si inspirino al solo desiderio di fare l'utile di tutta intera l'Italia. Auguriamoci che non prevalgano alla realtà le teoriche, alle esposizioni di fatti le lusinghe di ben torniti periodi, all'esperienza del paese nostro le facili e comode e troppo spesso inesatte citazioni di opinioni espresse per altri paesi da uomini appartenenti ad altri paesi. Auguriamoci sopratutto che non entrino la piccola politica e la passione di partito ad inspirare risoluzioni dalle quali dipende che l'Italia sia assoggettata a portare un nuovo peso che potrebbe essere superiore alle sue forze. È l'ultima libbra che rompe la schiena del dromedario ed è l'ultimo bicchiere che ubbriaca. Un popolo può diventare ubbriaco di gloria come di vergogne, di ricchezze come di miseria, d'ira come di amori, di fortune come di sciagure, e se diventi allora capace di eccessi e di quali eccessi, noi viventi, anche se giovani, possiamo dire per troppo recenti e troppo vicine esperienze. Possa il senno dei legislatori nostri allontanare il pericolo che sia l'Italia il paese in cui abbiano a ripetersi.

UN PO' DI CONTO

SULLE CONSEGUENZE DIRETTE DELLA CONVENZIONE DI BASILEA

tenendo fermi i dati della Società e del Governo

I conti degli oneri diretti imposti dalla Convenzione di Basilea e degli utili diretti corrispondenti, i bilanci in altre parole del *Dare* ed *Avere* per le immediate conseguenze del nuovo ordinamento ferroviario, non erano possibili quando impresi a combattere le massime adottate dal Ministero Minghetti. Ho dovuto limitarmi a riportare l'asserzione dei giornali, in quel tempo ministeriali, i quali pur confessando che il riscatto dell' Alta Italia imponeva qualche aumento di spese dicevano che tale aumento non avrebbe ecceduto la cifra di sei milioni. Ponendo questa nei miei conti era sicuro di non eccedere il vero, poichè non aveva alcun dubbio che i sostenitori dei riscatti esagerassero le spese cui per la grande operazione si andava incontro. L'asserzione che il contratto di Basilea imponeva una maggiore spesa, ma limitata a sei milioni è stata naturalmente ripetuta dall' onor. Minghetti. Dico naturalmente perchè era sua anche quella dei giornali che primi l'avevano fatta. All' onor. Minghetti era per verità sfuggito di memoria, nel momento di fare i conti, un fatto che è pure, e lo so di scienza sicura, a sua perfetta conoscenza. L'onor. Minghetti sa, come lo so io, che le Compagnie ferroviarie italiane hanno portato in aumento *capitale*

tutte le somme spese per manutenzioni straordinarie e rinnovamenti, che quindi il reddito vero netto delle ferrovie non è quello che hanno dichiarato ed esposto al pubblico; anche l' onor. Minghetti sa, come lo so io, che la Società dell' Alta Italia ha diverse forme di garanzia, ma che tutte queste forme concorrono e sono di accordo nel consigliarla a seguire nei conti che presenta un sistema di registrazione che porta ad accusare una cifra di reddito netto lontanisssima dal vero. Nessuno ha smentito ne poteva smentire il fatto che tutte le Società ferroviarie italiane abbiano portato in conto *capitale* due, tre, quattro volte le spese, per una sola e sempre medesima opera esistente sulle linee; nessuno quindi potrebbe sostenere: nè che il reddito netto sul quale si fecero conti dal Governo e dai sostenitori dei riscatti sia il reddito netto vero, nè che il *capitale* pel quale si riscattano le ferrovie e che è rappresentato da azioni ed obbligazioni sia il *capitale* vero. Rispetto al *capitale* si paga in più del valore vero tutto quello che in buona regola di contabilità avrebbe dovuto essere notato negli anni addietro non come aumento, ma come conservazione dell' ente; rispetto alle annualità attive, esse sono minori di quello che fu accusato delle somme annuali che erroneamente le Società portavano negli annuali bilanci in aumento capitale, e che negli anni avvenire dovrebbero spendersi dallo Stato.

La condizione di fatto non cambia nè punto nè poco per ciò che proprietario ed amministratore diventi lo Stato. Una rotaia non si consumerà meno, nè una traversa s' imporrà di non infracidire, nè un torrente ommetterà di portarsi a spasso un ponte o un tratto d'argine, nè una frana discenderà con minor impeto per far cosa grata agli uomini che proposero il riscatto delle ferrovie. Anche se fosse vero che il maggior onere diretto conseguente alla Convenzione di Basilea si riducesse, coi conti fatti dalle Società ed ammessi dal Ministero Minghetti, a sei milioni, resterebbe sempre l'altro maggior onere delle manutenzioni straordinarie e rinnovamenti i quali anche quando lo Stato possedesse le strade ferrate, sarebbero necessarii almeno nella misura stessa in cui lo sono adesso che le strade ferrate sono possedute e condotte dalle Società. E dico *almeno* perciò che, come già notai nelle mie

letture le società tanto largamente provvidero alla conservazione delle ferrovie che a riordinarle e riattarle occorrono adesso per tutte le reti italiane da 150 a 200 milioni. Ma è vero che anche fatta astrazione da tutto ciò si riduca alla sola maggiore spesa di sei milioni il danno della Convenzione di Basilea? Non c'è proprio altro che questa miseria di sei piccoli milioncini all'anno della quale dovesse giustificarsi chi ha concluso l'affare?

Ho fisso in mente che ogni persona la quale voglia avere un'opinione, abbia il dovere di leggere la Convenzione conclusa fra l'onorevole Sella pel Ministero Minghetti-Spaventa ed il barone di Rothschild, per fare poi da sè i conti od almeno per poter giudicare con sicurezza se chi li fa, li fa esatti. So benissimo che il dovere di giustificare la propria opinione non è dei più universalmente riconosciuti; so pure che parecchi fra coloro che si trovano imbrancati in un partito politico o seguono la bandiera d'un capoparte politico, credono d'avere adempiuto non al massimo, ma all'unico debito loro quando mantengano fede al partito od alla bandiera e votino come si dice loro di votare; ma credo tanto grossa la questione ferroviaria che parmi debba di molto scemare per questa volta il numero di chi si dà ad intendere d'avere una testa mentre lascia ad altri la briga di pensare anche per lui.

Ristampo, per farvi poi sopra un po' di conti l'ormai famoso contratto di Basilea, e prego coloro cui cadessero fra mani questi miei appunti ad avere la pazienza di leggerlo intero intero come se fosse un *Marocco*. È cosa certa che diverte assai meno; viceversa poi costerebbe molto più.

Ma prima ho ancora una osservazione d'ordine generale. Il contratto cogli azionisti della Società, e il trattato coll'Austria non riguardano nè involgono in alcun modo i diritti dei detentori di obbligazioni. Per quei signori che hanno prestato il loro danaro per far le strade ferrate la garanzia del credito sta sempre nelle strade ferrate. La Società migliora oggi la propria condizione liberandosi dalla rete italiana, ma nessuno può avere il coraggio di predire in quali condizioni la Società medesima si troverà di qui a vent'anni o a cinquant'anni. Supponiamo che la Società Südbahn di qui a

vent'anni dichiari il proprio fallimento. Se n'è vedute al mondo anche di più belle e molti di noi e meglio di noi i nostri figli potrebbero vedere anche questa. Sarà fuori di ogni responsabilità il Governo italiano di fronte ai detentori delle obbligazioni? Non vi è dubbio che possa essere chiamato a rispondere non solo per la metà delle obbligazioni che oggi si riportano a capitale della rete italiana, ma di tutte le obbligazioni emesse dalla Società anche di quelle della rete austriaca? Il Governo austriaco, che lascia in piedi e responsabile di fronte ai creditori la Società, potrà recitare la parte di Pilato — comodissima parte sempre — ma potrà il Governo italiano limitarsi alla semplice celebre lavatura? È stato detto che fu ottimo pensiero dei nostri uomini di Stato di riscattare noi la rete nostra prima che a riscattare la sua pensasse l'Austria. Hanno pensato gli autori di questa asserzione buttata là come un assioma al caso del fallimento della Südbahn? Propongo il quesito particolarmente all'onor. Spaventa che essendo adesso tornato giurista dopo di essersi infarinato di lavori pubblici è proprio l'uomo che può dare un parere.

E adesso ecco la

Convenzione di Basilea coll'Alta Italia

Fra il Governo italiano, rappresentato dal cavaliere Quintino Sella, deputato al Parlamento italiano, e la Società delle strade ferrate del sud dell' Austria e dell' Alta Italia, che agisce anche nella sua qualità di Società delle strade ferrate dell'Alta Italia in forza della convenzione del 30 giugno 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, n. 2279 rappresentata dal barone Alfonso de Rothschild, presidente del Comitato di Parigi.

Si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. La suddetta Società di strade ferrate cede e trasferisce al Governo italiano, che accetta, la proprietà ed il possesso:

A) di tutte le strade ferrate coi loro accessori appartenenti a detta Società sul territorio italiano con tutti i diritti, ragioni ed azioni, oneri e servitù inerenti a tale proprietà e

possesso e colle opere e lavori eseguiti, o in corso di esecuzione, materiale di armamento, stazioni, case cantoniere, officine, linee telegrafiche e relativi uffizii, nulla eccettuato;

B) di tutto il materiale mobile, cioè: locomotive, carrozze e carri di qualunque specie appartenenti alla rete ceduta o relativi al servizio di ferrovie italiane; i mobili, le macchine, arnesi, utensili, ecc.; gli approvigionamenti di ogni sorta; in una parola tutto ciò che in qualsiasi modo abbia o possa avere relazione colle strade ferrate italiane;

C) di tutti i beni immobili, opifizi, privilegi diritti reali, ancorchè estranei alle ferrovie suddette, che appartengono o possono appartenere ad essa Società nel territorio italiano;

D) dei diritti inerenti al possesso delle azioni di Società private, riscattate dalla Società, o che le sono state cedute, e di queste azioni stesse;

E) di tutti i registri, archivi, libri di amministrazione e contabilità, studi, progetti, disegni e di tutti i documenti appartenenti alla Società, i quali riguardino la rete delle strade cedute ed i servizi relativi, in qualunque luogo si trovino;

F) del servizio di navigazione sul Lago Maggiore, e sul lago di Garda nello stato in cui esiste con tutto il suo materiale fisso e galleggiante per detta navigazione.

Si osserva riguardo a detto servizio di navigazione sul Lago Maggiore, che per convenzione del 15 gennaio 1875, approvato per deliberazione dell'Assemblea generale degli azionisti del 31 maggio seguente, la Società ha ceduto detto servizio con tutti i diritti e tutti gli oneri che ne derivano, ai signori fratelli Mangili, salva l'approvazione di detta convenzione per parte del Governo.

Per conseguenza, se il Governo approva e ratifica detta convenzione, per effetto della presente, resta inteso che esso sarà e rimarrà sostituito in tutti i diritti, vantaggi, oneri ed obbligazioni della Società risultanti da detta convenzione.

Art. 2. Il capitale speso sulla rete dell'Alta Italia sino al 31 dicembre 1874 è determinato secondo il bilancio chiuso dalla Società a questa data, e conformemente all'allegato *A*, nella somma di settecentocinquantadue milioni, trecentosettantacinquemila, seicento diciotto lire e cinquanta centesimi (lire 752,375,618.50).

In questa somma non è compreso il valore degli approvigionamenti pei servizi dell'esercizio e della costruzione, di cui si parlerà al seguente articolo 11.

Il Governo terrà conto alla Società di questo capitale nel modo seguente:

Art. 3. Per una parte di questo capitale, che ammonta a seicentotredici milioni, duecentocinquantaduemila quattrocentosettantaotto lire e sessantaquattro centesimi (lire 613,252,478.64) il Governo pagherà alla Società sino al 31 dicembre 1954 inclusivamente una annuità fissa di trentatre milioni centosessantamila duecentoundici lire e dodici centesimi (lire 33,160,211.12). A partire dal 1° gennaio 1955, fino al 31 dicembre 1968 inclusivamente, questa annuità sarà ridotta alla somma di tredici milioni trecentoventunmila otto lire e quaranta centesimi (lire 13,321,008.40).

Sopra questa annuità il Governo farà la ritenuta dell'ammontare della imposta sulla ricchezza mobile calcolata nel modo indicato nel seguente articolo 4.

Art. 4. Per la ritenuta della imposta sulla ricchezza mobile l'annualità sarà divisa in due parti, l'una rappresentante l'estinzione e le spese di pagamento, di trasporto, di numerario e di cambio; l'altra rappresentante l'interesse. Questa seconda parte soltanto, la quale è determinata dal quadro *B* annesso al presente contratto e sottoscritto dalle parti contraenti, sarà soggetta all'imposta.

Art. 5. L'annuità di cui all'articolo 3 precedente sarà pagata in oro nelle mani del legittimo rappresentante della Società in Italia o degli aventi diritto. I pagamenti si faranno in due rate eguali e per semestre scaduto, quindici giorni prima della scadenza di ciascun semestre, vale a dire il quindici giugno ed il sedici dicembre di ogni anno.

Art. 6. Per l'altra parte del capitale, di cui all'articolo 2 che si eleva alla somma di centotrentanove milioni centoventitremila, centotrentanove lire ed ottantasei centesimi (139,123,139.86) il Governo prenderà a suo carico fino alla concorrenza di venti milioni di lire (20,000,000) ed in lire italiane, contando la lira italiana per una lira del capitale della Società, la proporzione corrispondente del debito contratto dalla Società colla Cassa di Risparmio di Milano. Per il resto, vale a dire

centodiciannove milioni, centoventitre mila, centotrentanove lire ed ottantasei centesimi (L. 119,123,139.86) il Governo rimetterà alla Società tante cartelle di consolidato italiano cinque per cento (5 per 0[0) quante occorrono per rappresentare detta somma di lire 119,123,139.86 in oro al corso medio della Borsa di Parigi durante i sei mesi trascorsi dal primo gennaio al trenta giugno 1876 diminuito di una mezza cedola, cioè una lira e otto centesimi (1.08). Le cartelle rappresentanti la metà della somma di cui nel presente articolo saranno rimesse dal Governo alla Società alla data della presa di possesso munite di tutte le cedole di scadenza posteriore a questa data. L'altra parte della rendita sarà rimessa dopo l'esecuzione delle operazioni di cui agli articoli 8, 9 e 10.

Art. 7. Il Governo si riserva la facoltà, per una proporzione che non sorpasserà la seconda parte della rendita, di cui all'articolo precedente, di rimettere cartelle dalle quali sia stata staccata la prima cedola semestrale, che viene in scadenza dopo la data della presa di possesso. Il corso medio che servirà a determinare l'ammontare di questa parte della rendita sarà diminuito del valore di detta cedola, cioè di due lire e diciassette centesimi (L. 2.17) per cinque lire (L. 5) di rendita.

Art. 8. Appena firmato il presente contratto, si procederà immediatamente, da delegati del Governo e della Società, alla formazione di uno stato dettagliato per natura, quantità e valore d'inventario del materiale rotabile e galleggiante, degli utensili delle officine, del mobiliare e del materiale delle stazioni che esistevano al 31 dicembre 1874, quale si trova riassunto nell'allegato N. 5 della relazione all'Assemblea generale del 31 maggio 1875.

La Società garantisce al Governo che lo stato di cui si tratta nel presente articolo costaterà un valore d'inventario totale non inferiore alla somma portata nell'allegato suddetto per la rete italiana; e, ove ne sia il caso, la differenza di valore d'inventario sarà dedotta dalla somma di 119,123,139 lire e centesimi 86, di cui si parla all'articolo 6.

Questo stato conterrà i dettagli necessarii per constatare l'identità di questi materiali utensili e mobiliare con quelli di cui si parla agli articoli 9 e 10.

Questo stato sarà annesso al presente contratto e ne farà parte integrante.

Art. 9. All'epoca in cui il Governo entrerà in possesso delle strade, si farà in contradditorio dai delegati del Governo e della Società un inventario esatto e completo per natura e quantità di tutto il materiale rotabile e galleggiante, degli utensili delle officine, del mobiliare e del materiale delle stazioni, che saranno rimessi dalla Società e che sono di sua proprietà, e salvo deduzione di quello di cui si parla ai due ultimi paragrafi del presente articolo.

Quest'inventario conterrà i dettagli necessari per constatare, all'occorrenza la identità di questo materiale, utensili e mobiliare con quelli di cui si parla all'articolo precedente.

Per ciò che concerne le linee toscano-liguri, da Savona a Bra e da Cairo ad Acqui sarà fatto un inventario separato; e se tutto o in parte del materiale, utensili e mobiliare, relativo a queste linee, fosse compreso nello stato di cui si parla nell'articolo precedente il valore pel quale vi figurerebbe sarà dedotto dalla somma di lire 119,123,139:86 in oro, di cui si parla nell'articolo 6 e sarà regolato conformemente alle disposizioni dell'articolo 23 seguente, tenendo conto dei rimborsi già fatti dal Governo.

Nel caso in cui esista del materiale, utensili o mobiliare, appartenenti alle Società private od ai corpi morali, di cui la Società contraente esercita le linee, si farà egualmente un inventario separato; ed il valore pel quale questo materiale, utensili e mobiliare fosse compreso nello stato, di cui nell'articolo precedente, sarà pure dedotto dalla somma di cui sopra.

Art. 10. La Società garantisce al Governo che l'inventario, di cui al primo paragrafo dell'articolo precedente, comprendendovi ciò che ai termini del secondo e terzo paragrafo del detto articolo dà luogo a una diffalcazione della somma di lire 119,123,139:86, prevista all'articolo 6, constaterà l'esistenza di tutto il materiale, utensili e mobiliare consegnato nello stato del materiale al 31 dicembre 1874, che sarà annesso al presente contratto, salvo le modificazioni che risultano sia per essersi distrutto o messo fuori di servizio del materiale, degli utensili o del mobiliare, sia per essersene, a partire dal 1° gennaio 1875 sino alla presa di possesso, acquistato del nuovo.

La Società s'impegna a tener conto al Governo di tutto il materiale, utensili o mobiliare che mancassero ed ai prezzi per cui figuravano nello stato di cui si parla all'articolo 8.

Per contro il Governo terrà conto alla Società di tutto il materiale, utensili o mobiliare nuovi acquistati dopo il 1° gennaio 1875 e ciò al prezzo di acquisto.

Nel caso in cui la Società sia tenuta a termini dei contratti vigenti colle Società o corpi morali, di cui esercita le linee, a restituire del materiale, utensili o mobiliare di loro proprietà essa s'impegna a tener conto al Governo delle differenze che potessero esistere tra questo materiale, utensili o mobiliare e l'in essere constatato all'inventario di cui si parla nell'articolo precedente.

Art. 10 *bis.* Dopo firmato il presente contratto la Società non potrà senza l'autorizzazione preventiva del Governo portare alcuna modificazione nelle linee e nel materiale ceduti, salvo per ciò che riguarda la manutenzione e le riparazioni di cui si parlerà all'articolo 22 seguente.

Art. 11. Alla stessa epoca della presa di possesso si procederà a un inventario per natura, quantità e valore di tutti gli approvigionamenti per i servizi dell'esercizio e della costruzione.

Questo inventario sarà fatto da due periti l'uno nominato dal Governo e l'altro dalla Società; in caso di disaccordo questi due periti procederanno alla nomina di un terzo perito: in caso di disaccordo nella nomina del terzo perito, questo sarà nominato dal presidente della Corte di appello di Roma.

Il Governo s'impegna a pagare alla Società il valore degli approvigionamenti quale sarà determinato dall'inventario di cui nel presente articolo.

Art. 12. Il Governo rimetterà alla Società, al momento della presa di possesso e dietro consegna di titoli, il valore a prezzo d'acquisto delle azioni delle Società private, che fossero state comprate dalla Società dopo il 31 dicembre 1874, e coll'autorizzazione del Governo dopo la data del presente contratto.

Art. 13. Al momento della presa di possesso si formerà in contraddittorio dai delegati del Governo e della Società, sulle scritture della Società e coll'appoggio dei documenti giu-

stificativi un conto di tutte le spese da essa fatte per la costruzione delle linee da Camerlata alla frontiera svizzera, da Treviglio a Rovato, da Legnago a Rovigo, da Rovigo a Adria e da Verona a Legnago.

Resta inteso, che le somme che la Società avesse ricevute da corpi morali interessati a partire dal 1° gennaio 1875 a titolo di concorso di qualunque natura saranno dedotte da questo conto.

Il Governo s' impegna a rimborsare alla Società l'ammontare delle sue spese sulle suddette linee dopo deduzione delle somme per cui queste linee potevano figurare nel bilancio del 31 dicembre 1874.

Art. 14. Alla stessa epoca dai delegati del Governo e della Società si farà parimenti in contraddittorio sulle scritture della Società e coll'appoggio dei documenti giustificativi un conto delle spese da lei fatte a partire dal 1° gennaio 1875 sino alla data della presa di possesso per lavori nuovi eseguiti sulle linee in esercizio ed imputabili al conto capitale.

Il Governo s' impegna a tener conto alla Società dell'ammontare di queste spese.

Art. 15. Alla data della presa di possesso il Governo prenderà a suo carico il contratto che la Società ha concluso colla Banca generale di Roma per la realizzazione delle obbligazioni speciali che secondo l' autorizzazione data dal decreto reale del 29 maggio 1873, N. DCLXX, serie 2ª, parte supplementare, fossero state regolarmente emesse ed alienate dalla Società per procurarsi i fondi necessari alla costruzione della linea da Udine a Pontebba, approvata colla legge del 30 giugno 1872, N. 896, serie 2ª.

Il Governo prenderà contemporaneamente a suo carico il servizio degli interessi e della estinzione di queste obbligazioni.

Art. 16. Alla stessa data della presa di possesso sarà formato in contraddittorio dai delegati del Governo e della Società sulle scritture della Società e coll' appoggio dei documenti giustificativi un conto che comprenda le somme incassate sul prodotto dell'emissione delle obbligazioni speciali da Udine a Pontebba, menzionate nell'articolo precedente, e dall'altra parte le spese fatte dalla Società per questa strada. Se

le somme incassate superano le spese dopo sottratte da queste le somme per le quali esse possono figurare nel bilancio del 31 dicembre 1874 la Società si obbliga a pagare la differenza al Governo. Nel caso contrario il Governo terrà conto alla Società dell' eccedenza delle spese sugli introiti.

Art. 17. Si rimetteranno al Governo che ne diviene proprietario tutti i terreni, lavori e materiali appartenenti alla Società che si trovano sulle linee in costruzione e corrispondono alle spese che il Governo avrà prese a suo carico.

Art. 18. Il Governo riprenderà per suo proprio conto i contratti per l'esecuzione dei lavori di costruzioni per somministrazione di materiale fisso, di materiale rotabile ed oggetti di consumo ad uso di ferrovie esercitate dalla Società in Italia, i quali sieno oggi regolarmente conchiusi e si trovino in corso di esecuzione al momento in cui esso Governo prenderà possesso delle strade.

Parimenti il Governo assumerà tutti gli altri simili contratti che fossero conchiusi con la sua preventiva approvazione nel tempo trascorso dalla data del presente contratto a quella in cui il Governo entrerà in possesso.

La Società rimetterà al Governo le cauzioni di qualsiasi natura di cui sarà depositaria; ed il Governo diventerà debitore pel fatto di detta consegna delle cauzioni stesse verso gli aventi diritto.

Le somme, che fossero dovute dalla Società per ritenute a garanzia di contratti di materiale fisso o rotabile o di costruzione eseguiti od in corso di esecuzione, alla data della presa di possesso, saranno a carico del Governo e pagate da lui a meno che fossero già state portate a debito del conto di primo impianto.

Art. 19. Le somme, di cui il Governo sarà debitore verso la Società in esecuzione delle disposizioni degli articoli 10, 11, 12, 13, 14 e 16 saranno ridotte in oro riducendo l'aggio sopra la parte di esse che fosse valutata in lire italiane, e verranno da lui pagate dopo deduzione delle somme dovute dalla Società in esecuzione degli stessi articoli e ridotte in oro come sopra, mediante la consegna di titoli al portatore di consolidato italiano cinque per cento (5 per cento) valutate nel modo indicato all' articolo 6 o 7.

L' aggio, di cui nel presente articolo, sarà determinato sulla media del corso dell' oro alla Borsa di Roma nel primo semestre millcottocentosettantasei.

Art. 20. Alla data della presa di possesso la Società verserà nelle casse del Governo tutti i fondi che a quest' epoca apparterranno alla Cassa pensioni, alla Cassa di mutuo soccorso, e alla Cassa della massa di vestiario istituite a vantaggio degli impiegati ed operai della Società.

Il Governo si sostituirà alla Società in tutti gli oneri ed obbligazioni da lei contratti verso gli impiegati ed operai inscritti a dette Casse.

Art. 21. Le annualità ancora dovute dal Governo alla Società per l' impresa dei lavori della stazione marittima di Venezia continueranno ad essere pagate alla Società a termini di diritto a meno che le spese per questi lavori figurassero già nel conto di primo impianto.

Art. 22. La Società continuerà per suo conto, a termini dei contratti esistenti, l' esercizio di tutte le linee, di cui nel presente contratto, sino al giorno in cui il Governo ne prenderà possesso; e sino a quest' epoca essa si obbliga a far eseguire a sue spese tutti i lavori di manutenzione e riparazione ordinaria e straordinaria che sono di sua competenza ed a suo carico, tanto per le strade ferrate e loro dipendenze, quanto per il materiale fisso e rotabile, utensili e mobiliare.

Art. 23. A partire dal giorno in cui il Governo sarà entrato in possesso delle strade ferrate cedute col presente contratto, la Società rimarrà liberata dagli obblighi ed oneri da essa assunti colle convenzioni stipulate in passato col Governo italiano per le strade ferrate cedute; e da questa stessa data il Governo subentrerà negli obblighi e diritti della Società per la costruzione e per l' esercizio di ferrovie italiane appartenenti ad altri corpi morali o Società.

Art. 24. Coll' atto della presa di possesso di cui sopra, cesseranno anche tutti gli effetti della convenzione quattro gennaio milleottocentosessantanove e degli atti addizionali approvati colla legge 28 agosto 1870, n. 5857.

Di conseguenza la Società contraente cesserà dall'esercizio delle linee toscano-liguri, Savona-Bra e Cairo-Acqui, le quali dovranno essere riconsegnate al Governo col relativo mate-

riale fisso e mobile e con tutti gli approvvigionamenti ed oggetti d'inventario di qualsiasi sorta.

I conti relativi alle strade ferrate menzionate in questo articolo saranno liquidati tra il Governo e la Società nei modi e condizioni stipulati nella succitata convenzione del 4 gennaio 1869 e nei relativi atti addizionali.

Art. 25. Resteranno a benefizio o carico della Società tutti i debiti e crediti che essa potesse avere verso terzi dipendentemente dall'acquisto, dalla costruzione e dall'esercizio delle strade ferrate o da qualsiasi altra causa riferibile alla sua gestione sino al giorno in cui il Governo prenderà possesso delle ferrovie e parimenti resteranno a benefizio o carico della Società le azioni attive o passive verso terzi provenienti da questioni nate o da nascere per fatti relativi alla sua gestione.

Attesa la disposizione contenuta nell'art. 1, paragrafo *E*, il Governo s'impegna a permettere che la Società tragga dagli archivi che gli avrà consegnati copia autentica dei documenti di contabilità o di altra natura di cui avesse bisogno per fare valere i suoi diritti e le sue azioni verso i terzi, o per difendersi contro i loro reclami.

Art. 26. Resta inteso che le strade ferrate e loro dipendenze, come pure gli altri immobili, sono ceduti al Governo liberi da qualunque passività e debito, anche derivanti dall'acquisto, dalla costruzione o dall'esercizio delle strade suddette. Parimenti il Governo è rilevato da ogni responsabilità dipendente dall'articolo terzo della convenzione 25 giugno 1860 approvata colla legge 8 luglio seguente.

In nessun caso il Governo potrà essere tenuto al di là dei pagamenti e della consegna dei titoli di rendita consolidata italiana cinque per cento, di cui agli articoli 6, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 24 e 27, e del pagamento delle annualità di cui sarà debitore verso la Società, ai termini degli articoli 3 e 21.

Art. 27. Per evitare ogni contestazione, e regolare fin d'ora l'ammontare delle garanzie dovute e a doversi dal Governo alla Società per l'esercizio delle reti del Piemonte, della Lombardia e Italia centrale, e della Venezia, non che della linea Voghera-Pavia-Brescia sino alla data della presa

di possesso, è convenuto che a quest' epoca il Governo pagherà per questo e *a forfait* la somma di due milioni quattrocentocinquantamila lire italiane (L. 2,450,000) alla Società.

Per l' effetto del presente contratto sono e rimangono estinte, terminate, risolute e transatte le questioni (*difficultés*), contestazioni e pretese esistenti o che potessero esistere tra il Governo e la Società, tanto dedotte che non dedotte, trovate o non trovate in qualunque modo e tempo.

Art. 27 *bis*. Per quanto riguarda i conti di cui si parla agli articoli 13 e 16 il Governo potrà domandare a qualunque epoca, dopo la data del presente contratto, che le somme che si debbono ricavare dal bilancio al 31 dicembre 1874 siano immediatamente determinate dai delegati del Governo e della Società indipendentemente dai diritti di sorveglianza e di controllo che gli spettano a termini delle leggi e delle convenzioni in vigore.

Art. 27 *ter*. La Società consegnerà al più presto l'elenco del personale che si trova attualmente al servizio ordinario delle strade ferrate contemplate dalla presente convenzione coll' indicazione del grado, dell'anzianità e degli stipendi.

Dopo la firma del presente contratto le nomine e promozioni nel personale ordinario saranno fatte d'accordo col Governo.

Alla presa di possesso delle linee cedute il Governo, senza assumere alcun impegno speciale accetterà il personale in servizio ordinario, di cui nel presente articolo, salve le variazioni nel numero, nel grado e negli stipendi degli impiegati, che siano la conseguenza dei nuovi organici che fossero stabiliti dal Governo.

Art. 28. Per tutti gli effetti del presente contratto la Società elegge il suo domicilio legale in Roma e dovrà per conseguenza accreditare presso il Governo un rappresentante domiciliato nella capitale del regno d' Italia.

Art. 29. Qualunque questione possa insorgere tra il Governo e la Società nella esecuzione del presente contratto sarà deferita ai tribunali ordinari italiani per essere risoluta nei modi e nelle vie prescritte dalle leggi generali del regno d' Italia.

Art. 30. Il presente contratto fatto in doppio e nelle due

lingue italiana e francese sopra carta libera sarà sottoposto al diritto fisso di una lira e sarà esente da ogni diritto proporzionale di registro e di bollo.

Art. 31. Il Governo italiano entrerà in possesso delle strade ferrate e delle loro dipendenze che fanno l'oggetto del presente contratto, il 1° luglio milleottocentosettantasei.

Art. 32. Il presente contratto non sarà definitivo nè valido, se non dopo che sarà stato approvato dall'Assemblea generale degli azionisti mediante deliberazione resa esecutoria a termini degli Statuti della Società e dai poteri legislativi del regno d' Italia.

Dopo ottenuta l'approvazione di cui sopra la Società si impegna a portare ai suoi statuti ed alla sua denominazione le modificazioni, che saranno la conseguenza della esecuzione del presente contratto.

Art. 33. Il presente contratto sarà comunicato al Governo austriaco e sottoposto alla sua approvazione per servire di base alla separazione delle due reti.

Fatto in doppio a Basilea il diciasette novembre milleottocentosettantacinque.

Firmati: Q. Sella.
A. Rothschild.
Louis Cavallini, *teste.*
Giacinto Berruti, *teste.*

Convenzione di Vienna

portante modificazioni a quella di Basilea.

Fra il Governo italiano rappresentato dal cavaliere Quintino Sella deputato al Parlamento italiano e la Società delle strade ferrate del Sud dell' Austria e dell'Alta Italia che agisce anche nella sua qualità di Società delle strade ferrate dell' Alta Italia in forza della convenzione del 30 giugno 1864 approvata dalla legge del 14 maggio 1865, n° 2279, rappresentata dal barone S. Alberto de Rothschild a ciò delegato dal barone Alfonso de Rothschild, presidente del Comitato di Parigi, come risulta dall' annesso mandato e poteri del 19 febbraio 1876, si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. Gli articoli 3 e 4 della convenzione pel riscatto della rete dell'Alta Italia, firmata a Basilea il 17 novembre 1875 sono soppressi e vengono sostituiti dai seguenti articoli:

Art. 3. Per una parte di questo capitale che ammonta (L. 613,252,478.64) a seicento tredici milioni duecento cinquantaduemila quattrocento settantotto lire e sessantaquattro centesimi il Governo pagherà alla Società fino al 31 dicembre 1954 inclusivamente una annualità fissa di trentatrè milioni centosessanta mila duecento undici lire e dodici centesimi (L. 33,160,211.12).

A partire dal 1 gennaio 1955 e fino al 31 dicembre 1968 inclusivamente questa annualità sarà ridotta alla somma di tredici milioni trecento ventun mila duecento otto lire e quaranta centesimi (L. 13,321,208.40).

L'ammontare dell'imposta di ricchezza mobile da essere prelevata su questa annualità dal Governo italiano è fissata *á forfait* pel 1° periodo che finisce col 31 dicembre 1954 nella somma fissa ed invariabile di tre milioni cinquecento novanta mila trecento ventiquattro lire (L. 3,590,324) all'anno; e durante il 2° periodo, che finisce col 31 dicembre 1968, nella somma fissa ed invariabile di cinquecento quarantasei mila duecento cinquantasette lire e quattordici centesimi (L. 546,257.14) all'anno.

Per conseguenza l'annualità dovuta dal Governo italiano si eleverà alla somma netta di ventinove milioni cinquecento sessantanove mila ottocento ottantasette lire e dodici centesimi (L. 29,569,887.12) fino al 31 dicembre 1954, e a quella di dodici milioni settecento settantaquattro mila settecento cinquantuna e centesimi ventisei (L. 12,774,751.26) dal 1 gennaio 1955 al 31 dicembre 1968.

Art. 4. È espressamente convenuto che le annualità calcolate con deduzione delle imposte attuali, cioè di italiane lire 29,569,887.12 pel primo periodo, e di lire 12,774,751.26 pel secondo periodo saranno da ora innanzi esenti da ogni imposta diretta o indiretta, presente o avvenire e da ogni concorso a prestiti forzati in Italia e non potranno in alcun caso essere ridotte per qualsiasi causa.

Art. 2. Le disposizioni dell'articolo 30 del contratto fir-

mato a Basilea il 17 novembre 1875 si applicano anche al presente contratto.

Fatto in doppio originale nella Legazione di S. M. il Re d' Italia in Vienna il venticinque febbraio mille ottocento settantasei.

Firmati: Quintino Sella.
S. Albert Rothschild.
Carlo Terzaghi, *test.*
Raffaele Cappelli, *test.*

Trattato di Vienna.

Sa Majesté le Roi d'Italie, et

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème, etc., et Roi apostolique de Hongrie animèes du désir d'effectuer la séparation du réseau des chemins de fer des deux Etats qui est prévue par l'article XII du traité de paix et d'amitié signè à Vienne le 3 octobre 1866, ont nommé à cette fin:

Sa Majesté le Roi d'Italie, l'honorable chevalier Quintino Sella, chevalier Grand Cordon de ses ordres des Saints-Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, chevalier de l'ordre civil de Savoie, Grand' Croix de l'ordre impèrial de Léopold, députè au Parlement national, et

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohéme, etc., et Roi apostolique de Hongrie, le sieur Jules comte Andrassy de Csík-Szent-Kiraly et Kraszna-Horka, Grand d'Espagne de la premiére classe, Grand'Croix de son ordre de Saint-Etienne de Hongrie et de l'ordre suprême de l'Annonciade d'Italie, son conseiller intime actuel et ministre de sa Maison impériale et des affaires ètrangères, etc., leurs plénipotentiaires, lesquels, aprés avoir produit leurs pleins-pouvoirs reconnus en bonne et due forme, se sont mis d'accord sur les stipulations suivantes:

Art. 1. Un contrat réglant les conditions de rachat du réseau des chemins de fer de la Haute Italie a été signé à Bâle le 17 novembre 1875, et un contrat additionnel à Vienne le 25 février 1876 entre le Gouvernement italien d'une part et la Société des chemins de fer sud-autrichiens, lombards et central-italiens de l'autre.

La dite Société, aux termes de l'article 33 du contrat de Bâle, a demandé et obtenu l'approbation de ces contrats par le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur et Roi, pour ce qui le concerne.

Les deux contrats sont annexés au présent traité. Les Hautes Parties contractantes reconnaissent en conséquence d'un commun accord que, dès que les stipulations relatives au rachat du réseau de la Haute Italie seront entrées en vigueur, il aura été pleinement satisfait aux dispositions de l'article XII, § 1, du traité de paix et d'amitié signé à Vienne le 3 octobre 1866 entre Sa Majesté le Roi d'Italie et Sa Majestè l'Empereur et Roi.

Art. 2. Les Hautes Parties contractantes déclarent en même temps qu'avec l'entrée en vigueur des contrats de Bâle et de Vienne, la séparation des deux réseaux italien et austro-hongrois sera complète, et que toutes les questions prévues aux articles X, § 5, XI et XII, § 2, du traité de paix signé à Vienne le 3 octobre 1866 seront définitivement réglées pour ce qui regarde le rapports mutuels entre ces deux réseaux.

Art. 3. Les Hautes Parties contractantes s'engagent réciproquement à favoriser dans leurs territoires respectifs l'établissement de voies ferrées devant servir à relier directement entre eux les réseaux italien et austro-hongrois, à condition toutefois que les lignes à concéder ne grèvent d'aucune façon les finances de l'Etat.

Il est bien entendu qu'on se réserve de déterminer d'un commun accord le tracé général, ainsi que les points de jonction de ces lignes.

Art. 4. Le présent traité sera ratifié par les Hautes Parties contractantes, et les ratifications en seront échangées dans le plus bref délai possible.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Vienne en double expédition le vingt-neuf février de l'an de grâce mil huit cent soixanteseize.

Signé : Quintino Sella. *Signé :* Andrassy.

Ad una lode hanno diritto gli autori del Contratto di Basilea, a questa: d'aver posto in carta chiara nette, esplicite le condizioni convenute. E a togliere anche i dubbii futuri hanno pensato i ministri austriaci, che ridussero ad una somma fissa ed invariabile l'imposta di ricchezza mobile da dedursi dalla annualità. In lire e centesimi pagheremmo alla Società dell'Alta Italia per sostituirci nella proprietà delle sue linee L. 29,569,887.12 fino al 1954 e poi fino al 1968 L. 12,774,751.26 (articolo I delle modificazioni alla Convenzione di Basilea); per compensarla del materiale mobile un'altra annualità, costituita da tanta rendita 5 per cento al corso medio della borsa di Parigi quanto occorra a rappresentare la somma di L. 119,123,139.86 salvi gli effetti della garanzia convenuta all'art. 8, e un'altra annualità ancora pei 20 milioni che la Società ha di debito colla Cassa di Risparmio di Milano (art. 6 della Convenzione).

Questi numeri servono a fare i conti del maggior onere, ma non lo danno direttamente; qualche schiarimento, qualche nota è necessario di premettere.

Una prima osservazione è puramente d'ordine e la faccio per chiarezza di contabilità. La Società dell'Alta Italia adesso paga la tassa di ricchezza mobile ed è anche nel debito di sottostare come tutti i contribuenti italiani a quanto volesse l'Italia imporre di più. Questa seconda parte, persuaso come sono che il paese sia già stracarico d'imposte la trascuro. Ma facendo il riscatto ed acquistando la proprietà delle reti il Governo se da una parte incassa tutti i prodotti delle linee, dall'altra non riscuote più la tassa che ha finora riscosso dalla Societá.

L'annualità sulla quale dobbiamo quindi calcolare per fare il bilancio delle spese attuali con quelle che si avrebbero dopo compiuti i riscatti deve essere aumentata di tutto l'importo della tassa. Sia annualità che paghiamo o lucro cessante d'incassi di tassa, la somma annuale che uscirà dalle casse dello Stato o non entrerà più nelle casse dello Stato è di L. 33,160,211.12.

Per l'articolo 5 della convenzione l'annualità delle Lire 29,569,887.12 deve essere pagata in oro. Può darsi ch'io sia un pessimista, ma credo ancora molto lontana per l'Italia

l'età dell'oro, e credo per giunta che se si volesse corrervi incontro con troppa velocità la respirazione del paese si farebbe di molto più affannosa di quanto sia. Da modesto aritmetico piglio il listino di borsa e vedendo l'aggio all' 8,80 per 0[0 mi contento di dire che per ora pagando all' Alta Italia in oro dobbiamo aggiungere all' annualità convenuta un importo di 29,559,887.12 × 0,088 = 2,601,270.06.

Per acquistar la proprietà delle linee pagheremmo dunque, *rebus sic stantibus* un' annualità di L. 35,761,481.18.

Per l' effetto dell' art. 8 si procedette ad un esame non del materiale mobile che dovremmo pigliarsi qual è, e senza guardare a che cosa sia, ma dell' inventario del materiale mobile. Si trovò che la Società la quale stipulava di venderci a pagamento in oro il materiale mobile per la somma voluta in inventario aveva computato gli aggi sui pagamenti fatti per acquisto di materiale mobile. Per questo e per ciò che *era stata fatta una differenza fra valore d' estimo e valore d' acquisto del materiale rotabile dell' antica rete e per alcune differenze di apprezzamento nelle spese fatte per trasformazioni o modificazioni del materiale rotabile,* il giorno 3 febbraio 1876 due mesi e mezzo dopo firmato il contratto di Basilea si convenne per una deduzione del 5.77 per 0[0 (Riassunto generale Allegato n. 6).

Parecchie osservazioni potrebbero farsi sui motivi della deduzione. Potrebbe dirsi p. e. che è un caso abbastanza singolare che la Società la quale conveniva il pagamento del materiale mobile in rendita al corso di Parigi, e quindi in oro dimenticasse d' aver gravato dell' aggio le registrazioni dei pagamenti fatti in oro, e che l' incaricato del Governo convenisse di pagare il materiale mobile nella somma per la quale era inventariato senza sapere in qual modo fosse inventariato; potrebbe dirsi che le differenze di apprezzamento nelle spese fatte per trasformazioni e modificazioni del materiale mobile altro non sono che una parte delle spese di manutenzione del materiale medesimo, perchè la Società notava in aumento di capitale, anche pel materiale mobile come per le linee, ogni radicale riparazione d' una locomotiva o d'una carrozza; ed altro ancora per continuare gli esempii potrebbe dirsi. Lascio tuttavia le osservazioni di questo genere che non

portano a risultati pratici di conteggio, e seguendo il mio vecchio costume piglio la cosa tal quale sta. Per essere sicuro che nessuno m' accusi di pigliarla in modo diverso ricopio dalla Relazione presentata alla Camera dai Ministri Spaventa, Minghetti e Visconti-Venosta il brano seguente:

« Nella compilazione dello stato del materiale mobile si « riconobbe.

« 1. Che secondo le scritture della Società, il materiale « mobile ammontava a L. 139,097,181.21 invece di italiane « L. 139,123,139.86 portate nel bilancio della Società, colla « differenza insignificante di L. 25,958.65, dovuta ad errori « materiali.

« 2. Che nella somma suddetta di L. 139,097,181.21 è « compreso per L. 22,097,104.02 il materiale rotabile delle « linee Toscano-Liguri, Savona-Bra e Cairo-Acqui, di pro« prietà dello Stato.

« 3. Che per conseguenza secondo le scritture della So« cietà il valore del materiale mobile di sua proprietà non « supera L. 117,000,077.19 di cui L. 106,949,230.35 per mate« riale rotabile e L. 10,050,846,84 per altro materiale.

« 4. Che infine i valori d'inventario risultanti dalle scrit« ture della Società non erano in tutto conformi ai principii « ammessi dal Contratto

« *a*) perchè la Società aveva computato l'aggio sui « pagamenti in oro fatti per acquisto all' estero di materiale « rotabile;

« *b*) perchè aveva attribuito al materiale dell' antica « rete dello Stato un valore di estimo superiore al prezzo ef« fettivamente da essa pagato;

« *c*) perchè nell' apprezzamento delle spese fatte per « trasformazioni e modificazioni del materiale rotabile non « aveva sempre tenuto conto esatto delle diminuzioni.

« Per queste cause si riconobbe doversi portare una di« minuzione di circa 6 milioni sul valore complessivo attri« buito al materiale rotabile di proprietà della Società. Si « convenne perciò di fare una diminuzione media uniforme del « 5.77 p. 0[0 sopra tutti i singoli valori del materiale rotabile « di proprietà della Società, che concorrono a comporre la « somma lorda di L. 106,949,230.35 fatta astrazione da quel

« poco materiale altrui, che vi può essere compreso, e di cui « non importa conoscere il valore esatto, perchè in ogni caso « la Società dovrà consegnarlo gratuitamente.

« Fatta questa diminuzione e dedotto il materiale rotabile « delle linee toscano-ligure, Savona-Bra e Cairo-Acqui, il ca« pitale al 31 dicembre 1874 si riduce effettivamente da « L. 752,375,618.50 a L. 724,081,585.24, di cui L. 613,252,478.64 « per la strada e gli immobili e L. 110,829,106.60 per i mobili « non compresi gli approvigionamenti. Anzi pel valore di in« ventario dei mobili di proprietà della Società si può rite« nere la cifra tonda di 110 milioni, sapendosi che nella somma « di 110,829,106.60 è pur compreso un mobilio che non ap« partiene alla Società dell'Alta Italia, ma alle altre Società o « corpi morali di cui esercita le linee. »

Ammettiamo dunque in pace che il capitale pel quale dovremmo dare un equivalente in rendita al corso di Parigi sia di 110 milioni, somma tonda. In forza del patto pel quale la rendita dobbiamo darla al corso medio della borsa di Parigi nei sei mesi successivi al Contratto è data comodità alla Società dell'Alta Italia, alla potentissima casa Rothschild e a tutte le potentissime che colla Rothschild hanno comunanza di interessi, di influire sui corsi a nostro danno. Voglio tuttavia ritenere quale l' hanno supposto i signori Minghetti e Spaventa il limite probabile dei corsi di borsa. Quei due economisti hanno fatto i loro calcoli sul dato del corso di 77 in carta e 70 in oro, fatta la deduzione della mezza cedola.

Ai novanta milioni da pagarsi in rendita i signori Minghetti e Spaventa aggiunsero i 10 milioni per approvigionamenti e calcolarono sulla somma tonda di 100 milioni per la quale dovrebbe emettersi rendita al corso di Parigi. E per questa, e pel debito verso la Cassa di Risparmio di Milano riporto il conto delle annualità dalla Relazione Ministeriale (pag. 17).

« Interessi di 20 milioni pagabili in carta al
« corso della rendita (4.34:77) 20,000,000. . . 1,127,272.72

« Interesse di cento milioni pagabili in oro
« al corso della rendita (4.34:70) 100,000,000 . 6,200,000.—

Non posso andar d'accordo coi signori Minghetti e Spaventa quando riducono alla metà l'aggio sulla somma d'in-

teressi da pagarsi a Parigi per la supposizione *che una metà della rendita rientri in Italia.*

Se da Parigi la rendita rientrerà in Italia, la differenza per l'aggio sarà compensata sul capitale invece che sull'interesse, ma in ogni modo sarà pagata. Lo sia dall'Italia Governo o dall'Italia contribuenti e compratori di rendita, se ne assicurino i signori Minghetti e Spaventa è proprio tutto uno. Danari che non sieno degli Italiani il Governo italiano non ne ha. La distinzione fra la cassa del Governo italiano e quella degli italiani, che risulta dalla riduzione alla metà della somma per l'aggio, è una distinzione che non ha senso, e lo sento anch'io in onta al non essere economista.

La cifra per l'aggio deve essere esposta intera e al tasso odierno dell'8.80 ascende a .	L.	515,600.—
E finalmente deve essere aggiunta per l'ammortamento dei 100 milioni in 93 anni una piccola somma di	»	26,708.—
Le annualità per l'acquisto del materiale mobile ascenderebbero a.	L.	7,869,580.72
Che aggiunte alle annualità per l'acquisto delle linee di.	»	35,761,481.18
fanno ascendere a	L.	43,631,061.90

il totale passivo annuo che sarebbe conseguenza diretta del riscatto.

Voltiamo pagina e facciamo il conto dell'attivo.

Per riuscire ad un prodotto netto di L. 32,316,442.57 (quel *netto* già s'intende della cui nettezza ho già tante volte parlato) i ministri Minghetti e Spaventa assumono le media dei redditi *netti* accusati dalla Società negli anni 1869 a 1874. Non si sono accorti o non vollero accorgersi che la carestia di due anni 1872 e 1873 fu causa di straordinari movimenti di derrate sulle ferrovie; che le strade essendo adesso in molto maggior disordine di quanto fossero, le spese si fanno maggiori e quindi minori i redditi netti: che la Società sulla fede che le strade non siano più roba sua non fa per mantenerle se non che quel tanto che appena appena ci salvi dall'andare coi treni a correr la campagna; che il reddito chilome-

trico dell'anno 1875 escluso dal conto ministeriale è risultato inferiore al reddito del 1874; che quello dei primi mesi del 1876 è inferiore a quello del periodo corrispondente del 1875 (1); che negli anni compresi nel conto ministeriale erano in vigore tariffe in qualche parte più elevate. Per tutto questo e per altro ancora che potrebbe aggiungersi è già molto roseo il preventivo della continuazione della condizione medesima verificatasi nel 1874, anno pel quale la Società ha accusato un reddito netto di L. 31,507,539.58. Non occorre quasi di notare che questa cifra è una pura e semplice poesia, poichè non solo dovrebbe essere diminuita di quelle tali manutenzioni straordinarie che erano portate in aumento capitale, ma anche degli interessi ed ammortizzazione di tutte le somme per riattare le linee che sono in completo disordine, ed il residuo dovrebbe poi essere moltiplicato pel coefficiente di riduzione, rappresentante se non l'incapacità almeno l'innegabile inesperienza del Governo a condurre esercizii ferroviarii. E sa Dio che cosa sarebbe questo coefficiente!

Gli autori del riscatto non si sono contentati di calcolare il reddito netto sopra una media dedotta da anni di reddito eccezionali. Hanno trovato un modo di elevarlo osservando che alcune delle spese che faceva la Società e notava a debito dei prodotti dovrà farle ancora. Hanno creduto che per cio solo che la Società dovrà ancora sostenere delle spese pel *Consiglio d'Amministrazione*, per l'*emissione e movimento dei titoli*, pel *servizio finanziario e provvigioni*, ecc., si potesse addirittura notare l'importo equivalente in aumento del reddito netto.

Non pare possibile; ma gli uomini che propongono di assumere la direzione degli esercizii credono che non occorra anima viva a dirigere l'amministrazione ferroviaria, che nessuno abbia ad occuparsi degli affari dei quali si occupa un consiglio di amministrazione, che nessuno debba attendere al

(1) Prodotti delle Strade ferrate del Regno — *Monitore delle Strade ferrate*, 26 aprile 1876.

Alta Italia

1875. Dal 1 gennaio al 21 aprile: Chilometri in esercizio 3,303; Redditi totali L. 25,060,085; Redditi per chilometro L. 7587.

1876. Dal 1 gennaio al 21 aprile: Chilometri in esercizio 3,344; Redditi totali 24,879,336; Redditi per chilometro 7469.

servizio finanziario, che non vi debbano esser più provvigioni di banca sia poi con questo o con altro titolo (p. es. col titolo buoni del tesoro) poco importa. Se delle spese generali doveva, per l'amministrazione delle ferrovie sostenere la Società, altrettante se non più dovrà sostenerne lo Stato, al quale ch'io sappia nessuno dona l'opera propria nemmeno i Ministri. E dico che *altrettante se non più* dovranno essere le spese, per ciò che anche a questa parte dovrebbe essere applicato quel tale coefficiente d'inesperienza cui accennava poc'anzi.

Alla somma del così detto *reddito netto* accusata dalla Società pel 1874 non può esserne aggiunta nessuna per risparmio di sovvenzioni. In quell'anno nessun pagamento ha dovuto fare lo Stato per questo titolo, (1) come non ne ha fatto nel 72, nel 73 e nel 75; e se dovesse farne d'ora in avanti, il debito per sovvenzioni non potrebbe avere altra origine che la diminuzione degli introiti. Diminuiti gl'introiti dovrebbe naturalmente diminuirsi anche la cifra dei redditi netti. O l'una o l'altra delle due: o la cifra dei redditi resta quale fu accusata pel 1874 e non si può mettere in conto alcun risparmio di sovvenzioni perchè lo Stato non ha pagato sovvenzioni, o si dovranno pagare sovvenzioni e dovrà essere portata in conto attivo una minor cifra di reddito netto.

Una somma deve essere tuttavia aggiunta alla cifra del reddito netto accusato pel 1874, e deve esserlo per ciò che, come dissi, al solo scopo di far più chiaro il conto l'ho notata nella parte passiva ed è la cifra delle imposte. Lo Stato non la incassa più ma dall'altra parte la cassa ferrovie non la paga mentre la pagava finora ed era detratta nel conto che serviva a determinare il *reddito netto*. Il totale attivo è quindi costituito dalle due cifre del reddito netto e della somma convenuta *à forfait* per le imposte a carico della Società ed ammonta a:

L. 31,507,539.58 + 3,590,324.00 = 35,097,863.58

Essendo il totale passivo L. 43,631,061,90

si ha un maggiore onere annuale di L. . . 8,533,198.32

(1) Allegato N. 2.

Torno sempre a ripetere che è la piccolezza di questa cifra una pura e semplice *illusione*, perchè il conto è basato al dato erroneo, e peggio che erroneo del reddito netto accusato dalla Società. Per riuscire alla cifra di soli otto milioni e mezzo si fa astrazione della condizione in cui si trovano le linee. Ma vi è gente che fa conti e vuol far conti sulle ferrovie indipendentemente da tutti i fatti delle ferrovie; e tuttavia anche se fosse vero — ed è assolutamente falso — che le linee non abbisognassero di nulla, che la Società non avesse caricato alle manutenzioni tutte le spese che servivano a conservare il capitale qual era, ancora l'onere diretto, la maggiore spesa annua conseguente alla convenzione di Basilea sarebbe di otto a nove milioni e non di sei come fu asserito dai sostenitori del riscatto.

Non ho finito, anzi adesso viene il meglio.

Il materiale mobile è acquistato al prezzo d'*inventario*. Sono curiosissime le giustificazioni di questo patto e le riporto tal quali.

« Il Ministero avrebbe voluto che si applicasse al mate-
« riale mobile di proprietà della Società la disposizione am-
« messa per gli approvigionamenti, che se ne facesse cioè
« l'inventario reale e la stima al giorno della consegna, e che
« il valore così risultante fosse il prezzo da pagarsi alla So-
« cietà. Ma questa rifiutò in modo assoluto di accettare tale
« condizione dichiarando: che la somma portata nel bilancio
« sociale come valor del materiale mobile aveva per contro-
« partita di bilancio una egual somma di debiti sociali; che
« diminuendo quelli in modo sensibile una parte di questi
« sarebbe rimasta allo scoperto; che gli inventari annui della
« Società non erano fondati sopra una stima periodica, ma
« bensì sulle somme effettivamente spese per l'acquisto del
« materiale e pei successivi miglioramenti; che la Società
« non poteva esporsi all'incertezza di una stima sopra una som-
« ma così considerevole; che facendosi il riscatto sulle stesse
« basi del riscatto delle strade ferrate romane non si doveva
« applicare al materiale mobile un trattamento diverso da
« quello che risulta dal riscatto delle romane; che questo ma-
« teriale non si poteva considerare come separato dalla strada,
« e che in ogni caso tutte le perdite dovendo essere soppor-

« tate dal capitale-azioni, ogni differenza fra il valore reale « ed il valore d'inventario si doveva ritenere compensata dal « deprezzamento che subivano le azioni, accettando un inte« resse ridotto all' 1 1/2 p. 0/0. »

Lasciando al senso comune d'ogni buon fattore di campagna, anzi d' ogni professore di lingua greca, o maestro di violino, l' apprezzamento di tutte queste giustificazioni meno una, parmi necessaria qualche parola sull'ultima che ha fatto un certo senso sopra parecchie persone. *Le azioni subiscono un deprezzamento accettando un interesse ridotto all'* 1 *e* 1/2 *per cento.* Quali azioni? La Società ha costituito il suo capitale per le due reti austriaca ed italiana. Sino ad ora (e ce l' hanno detto tutti i sostenitori del riscatto compresi i ministri che l' hanno concluso), i maggiori redditi della rete austriaca dovevano sostenere una parte dei pesi della rete italiana (1). Venduta questa restano liberi tutti i redditi della rete austriaca e quindi se divisione d' interessi vi fosse le azioni austriache avrebbero un dividendo maggiore. È dunque una semplice illusione per non dire una mistificazione il deprezzamento delle azioni e la riduzione dell' interesse sulle Azioni Italiane. Azioni Italiane non esistono, come non esistono Azioni Austriache (2) e la Società non solo non accetta un interesse minore, ma acquista di poter disporre a favore delle sue azioni gli utili che ricaverà dalla rete austriaca che conserva e che è la parte attiva della sua proprietà.

L'obbiezione avrebbe senso e valore se si fosse proceduto alla divisione delle azioni *nel rapporto dei redditi delle due reti* e alla parte di azioni rappresentante il capitale primo della rete italiana non restasse che un interesse dell'1 e 1/2, ma così non è stato fatto. I titoli rappresentanti il valore

(1) « La Società ha potuto far fronte ai suoi impegni perchè posse« dendo essa due reti di ferrovie ha supplito coll'eccedenza di prodotto « dell'una al disavanzo dell'altra. » *Sul riscatto ed esercizio delle ferrovie italiane.* Ministero dei lavori pubblici, pag. 17.

(2) « Per le due reti di ferrovie, possedute da un' unica Società, le « azioni e le obbligazioni erano senza distinzione alcuna rappresentate e « garantite dal complesso delle linee componenti le reti stesse e dal mate« riale fisso e mobile che vi è addetto.» — Ministero dei Lavori Pubblici — *Sul riscatto ed esercizio delle ferrovie italiane.* Pag. 15.

dell'intera proprietà sociale costituita di due parti disugualmente fruttanti e quindi di effettivo valore diverso l'una dell'altra vennero divisi per giusta metà; e dopo d'aver fatto questa divisione a tutto danno dell'Italia, che acquisterebbe la metà improduttiva, si fa il conto che per l'annualità convenuta coll'Italia la *metà* delle azioni non godrebbe di un interesse maggiore dell'1 1[2 per 0[0. Gli autori del bell'affare dei riscatti scrivono che « *per transazione il Governo* accettò « il materiale mobile della Società pel suo valore d'inventario, « salvi gli errori e le divergenze dai principii secondo i quali « la Società dichiarava di avere tenuti i proprii inventarii. » Di grazia: a transazione di che? Se le linee italiane si computarono per la *metà del capitale*, si pagarono più assai del loro valore vero, che non può non essere ritenuto proporzionale al reddito; e se si pagarono le linee di più del prezzo vero *a transazione* di quale differenza venne accordato un prezzo superiore al prezzo vero pel materiale mobile? È qualche cosa d'incomprensibile questa frase che è pure la traduzione fedelissima delle parole ministeriali: *l' Italia a transazione d'aver pagato le ferrovie più di quello che dovevano essere pagate, accorda alla Società di pagare più di quello che vale anche il materiale mobile.* E non v'è dubbio, nè discussione possibile; la traduzione è proprio questa.

Trattasi di poco? È inconcludente la differenza? Allegato al contratto trovasi l'inventario del materiale mobile contenente le somme da pagarsi e che devono essere diminuite del 5,77 per 0[0. Ristampo l'inventario aggiungendo una colonna per la deduzione del valore unitario ed un'altra per applicarvi la riduzione convenuta (1).

In un altro quadro (2) ho raccolto alcuni dati di offerte e contratti per forniture di materiale mobile in Italia nei primi mesi del 1875, cioè quando i prezzi erano più alti di quello cui siansi ridotti all'epoca della Convenzione di Basilea presso a poco dell'8 per 0[0. Anche tenuto conto del ribasso del 5.77 per cento pel materiale dell'Alta Italia e non tenuto conto dell'8 per 0[0 di ribasso nei prezzi correnti alla fine

(1) Allegato N. 7.
(2) Allegato N. 8.

del 1875, il prezzo cui si paga il materiale vecchio dell'Alta Italia è quasi in tutto superiore alle offerte delle migliori officine italiane ed estere. Dico tanto italiane quanto estere perchè le case italiane accettano il pagamento in carta, ma naturalmente rialzano i prezzi dell'ammontare degli aggi, e il materiale dell'Alta Italia si paga con rendita al corso di Parigi cioè in oro.

In un terzo quadro (1) espongo il conto di quanto occorrerebbe per rifare sulle offerte minime delle case tutto nuovo il materiale dell'Alta Italia. All'Alta Italia paghiamo deduzione fatta del 5.77 p. 0[0 L. 121,600,360.78 e per acquistar nuovo tutto il materiale che ci dà, la spesa ascenderebbe appena a L. 118,115,074.56. Si risparmierebbe, a far tutto nuovo di pianta, la bellezza di L. 3,485,286.22 e si eliminerebbero dal servizio 87 locomotive ad una sola ruota motrice che mangiano carbone a ufo e certe carrozze impossibili delle quali il pubblico ha tutta la ragione di lamentarsi.

Per avere dall'Alta Italia il materiale vecchio spendiamo 3 milioni e mezzo di più di quanto spenderemmo per averlo tutto nuovo! E v'è gente che si sforza a giustificare questi acquisti ed anzi se ne dichiara perfettamente soddisfatta ed applaude a chi ha avuta l'accortezza di concluderli. In mezzo al materiale mobile che ci si consegna v'ha dei non valori, delle locomotive che è un danno mantenere in servizio, delle carrozze che non si può avere il coraggio di mandare intorno perchè s'arrischia dando prova di coraggio di far rompere l'osso del collo a chi viaggia. Un buon sessanta e forse settanta per cento delle locomotive porta impresse date di costruzione che rimontano a quindici o sedici anni; molte carrozze di seconda classe non sono che carrozze di terza alle quali s'aggiunsero appena i cuscini pei sedili. Molte e molte delle locomotive non hanno nè iniettori, nè soffiatori; e se si fa la raccolta dei modelli si compone un'intera e completa galleria storica. E tutta questa roba l'Italia la compera per nuova ed ottima, e la Società dell'Alta Italia, che l'ha adoperata per cavare i dividendi che ha pagato agli azionisti, giustifica di volercela vendere per nuova adducendo che quand'era nuova l'ha pa-

(1) Allegato N. 9.

gata al prezzo che ce la restituisce vecchia. È il primo esempio di un contratto su queste basi e con queste giustificazioni. Erano diverse affatto le basi di un altro contratto che porta la firma dello stesso uomo di Stato che appose la sua firma al contratto di Basilea. L'onorevole Sella, per la cessione delle ferrovie dello Stato, stipulava che anche il materiale nuovo fosse ceduto e ricevuto a stima. L'atto addizionale alla Convenzione 30 giugno 1864 stipulato a Torino fra gli onorevoli Quintino Sella e S. Iacini per lo Stato ed O. Landau e P. Amilhau per la Società, in data 2 febbraio 1865, stabilisce all'articolo 2: *Il materiale mobile acquistato o costrutto ed introdotto in servizio dopo il 1 gennaio 1865 sarà rilevato dalla Compagnia a prezzo d'estimo.* Al Quintino Sella dell'anno 1875 io preferisco il Quintino Sella del 1865.

Non vi è barba di perito che chiamato a fare una stima del materiale dell'Alta Italia possa ommettere di tener conto e dei deperimenti avvenuti negli anni di servizio e delle qualità dei modelli molti dei quali oggi sono assolutamente inammissibili. Tenuto conto di questi elementi io sono convinto che nessun perito possa stimare a più del 60 p. 0[0 del valore d' inventario il valore vero del materiale mobile. Sono 50 milioni intieramente sprecati per far piacere agli azionisti dell'Alta Italia e far noi gli affari dell'Austria:

Riassumiamo:

Anche senza le difficoltà di assumere gli esercizii le conseguenze del Contratto di Basilea sono queste:

una maggiore spesa per l' accollo allo Stato della manutenzione straordinaria e rinnovamenti che la Società notava erroneamente in conto aumento di capitale. Io valuto questa maggior spesa fra i 20 e i 25 milioni all'anno. Chi credesse esagerata la mia previsione la riduca a posta sua, ma una maggiore spesa la metta in conto perchè è cosa certa, certissima ed inevitabile;

una spesa pel riattamento delle linee che non io, ma la Società dell'Alta Italia valuta a 100 milioni, ed anche qui chi crede esagerata la cifra la riduca, ma anche qui una cifra bisogna mettercela, perchè è cosa certa certissima che le linee hanno bisogno di molti e grandi riattamenti;

una maggiore spesa annua di otto a nove milioni per

condurre avanti il servizio. E su questo non vi possono essere dispareri grandi poichè la questione riducesi fra i sei milioni accusati dal Ministero ed i nove dei quali ho dato il conto io;

una spesa assolutamente sprecata di una cinquantina di milioni nell' acquisto di materiale mobile.

E adesso a chi ha il coraggio di votare i riscatti per viste politiche, la provvidenza tanto misericordiosa mantenga nella sua bontà tranquilla la coscienza ed allegro il temperamento. Per la quiete della coscienza mia e per l'allegria del mio temperamento non mi rivolgo alla provvidenza, perchè sento che anche a costo del mio danno ho adempiuto a quanto ho stimato essere mio dovere di buon cittadino.

ALLEGATI

Allegato N. 1.

(Dal libro: *Lo Stato e le ferrovie* pubblicato dal Ministero dei lavori pubblici)

FERROVIE ITALIANE

Linee in esercizio, approvate e concesse al 1 gennaio 1876.

INDICAZIONE	LUNGHEZZA in esercizio Chil.	LUNGHEZZA in costruzione Chil.	LUNGHEZZA in progetto Chil.	Totale
1. Ferrovie di proprietà dello Stato.				
Linee esercitate dalla Società dell'*Alta Italia* (linee toscano-liguri, Savona-Acqui-Brà)	579	—	—	579
Id. id. delle *Romane* (Asciano-Grosseto)	97	—	—	97
id. id delle *Calabro-Sicule* . .	949	341	—	1,290
TOTALE .	1,625	341	—	1,966
2. Ferrovie di proprietà sociale.				
Linee della Società dell'*Alta Italia* . .	2,795	48	38	2,881
Id. id. delle *Romane*	1,576	24	—	1,600
id. id. delle *Meridionali* . . .	1,454	—	193	1,647
Id. id. delle *Sarde*	198	—	190	388
Linee diverse	56	257	282	595
TOTALE .	6,079	329	703	7,111
3. Riassunto generale.				
Linee comprese nella rete dell'*Alta Italia*	3,374	48	38	3,460
Id. id. delle *Romane*	1,673	24	—	1,697
Id. id. delle *Meridionali* . . .	1,454	—	193	1,647
id. id. delle *Calabro-Sicule* . .	949	341	—	1,290
Id. id. delle *Sarde*	198	—	190	388
Linee diverse	56	257	282	595
TOTALE COMPLESSIVO .	7,704	670	703	9,077

Allegato N. 2.

FERROV

PROSPETTO *riassuntivo delle somme pagate alle Società delle strade ferrate in*

Anni	ALTA ITALIA	ROMANE			MERI		
		Antica rete ITALIANA	rete del territorio ROMANO	TOTALE	rete ADRIATICO TIRRENA	LINEA VOGHERA-	
						quota pagata alla Alta Italia	quo pag al Merid
1865	5,200,000.—	9,383,203.69	—	9,383,203.69	16,764,525.99	—	-
1866	4,000,000.—	15,748,685.—	—	15,748,685.—	22,011,133.15	—	56,
1867	6,500,000.—	17,929,237.50	—	17,929,237.50	24,640,785.09	204,385.17	1,260,
1868	9,414,495.63	18,276,122.50	—	18,276,122.50	21,691,896.22	1,725,359.05	-
1869	3,801,441.20	18,888,073.75	—	18,888,073.75	24,342,090.93	1,550,000.—	-
1870	5,568,695.35	17,196,654.67	2,500,000.—	19,696,654.67	23,448,317.94	1,420,296.82	-
1871	3,043,277.30	15,555,314.50	1,700,000.—	17,225,314.50	22,589,200.—	919,220.08	460,
1872	—	15,156,961.53	1,643,260.26	16,800,221.79	21,273,076.37	570,000.—	730,
1873	—	14,529,160.80	1,072,690.01	15,601,850.81	21,220,559.92	550,000.—	710,
1874	—	14,915,792.71	1,533,291.64	16,449,084.35	20,644,763.20	240,000.—	650,
1875	—	13,760,057.70	—	13,760,057.70	22,165,638.54	—	290,
	37,527,909.48	171,339,264.35	8,449,241.91	179,788,506.26	243,791,987.35	7,179,261.12	4,157,1

NB. Le somme sopra indicate non rappresentano gli effettivi pagamenti eseguiti dal
e delle sovvenzioni chilometriche liquidate provvisoriamente per gli anni ivi indicati.

(Dal libro: *Lo Stato e le ferrovie* pubblicato dal Ministero dei lavori pubblici)

'ALIANE

garanzie e sovvenzioni chilometriche degli anni dal 1865 *al* 1875 *inclusivamente.*

L I		CALABRO SICULE — Società Vittorio Emanuele	SARDE	MORTARA VIGEVANO	CREMONA MANTOVA	TOTALE generale
'CIA ortare plessivo	TOTALE					
—	16,764,525.99	448,000.—	—	42,527.15	—	31,838,256.82
56,536,92	22,067,670.07	683,452.—	—	44,550.95	—	42,544,358.02
64,953.28	26,105,738.37	—	—	45,039.34	—	50,580,015.21
25,359.05	26,417,255.27	—	—	46,425.89	—	54,154,299.29
50,000.—	25,892,090.93	—	—	43,776.80	—	48,625,382.68
20,296.82	24,968,614.76	—	—	6,000.—	—	50,139,964.78
79,220.08	23,968,420.08	—	267,781.50	—	—	44,536,793.38
00,000.—	22,573,076.37	—	1,372,421.99	—	—	40,745,720.15
50,000.—	22,480,559.92	—	1,538,219.72	—	—	39,620,630.45
00,000.—	21,524,763.20	—	1,473,104.41	—	110,000.—	39,566,951.96
00,000.—	22,455,638.54	—	—	—	—	38,185,696.24
6,366.15	255,128,353.50	1,131,452.—	6,623,527.62	228,320.13	110,000.—	480,538,068.99

tato in ciascun anno, ma bensì i pagamenti fatti in epoche diverse, in conto delle garanzie

Allegato N. 3.

FERROV

PRODOTTI LORDI *e spese d'esercizio*

ANNI	Lunghezza media d'esercizio (chilometri)	PRODOTTI LORDI	SPESE D'ESERCIZIO	PRODOTTI NETTI	ME PRO L(
1865	3,600	60,814,826	—	—	16
1866	4,344	73,535,093	—	—	16
1867	5,206	80,388,633	48,488,142	31,900,491	15
1868	5,458	85,310,231	49,566,402	35,743,829	15,
1869	5,754	96,627,603	53,119,602	43,508,001	16,
1870	6,030	99,583,120	59,040,341	40,542,779	16,
1871	6,245	108,439,475	65,404,207	43,035,268	17,
1872	6,582	125,909,844	71,027,691	54,882,153	19,
1873	6,754	137,105,355	83,297,892	53,105,355	20,
1874	6,986	142,301,842	92,898,813	49,403,029	20,
1875	7,419	144,819,287	—	—	19,

(Dal libro: *Lo Stato e le ferrovie*
pubblicato dal Ministero dei lavori pubblici)

ALIANE

le Ferrate Italiane dal 1865 *al* 1875.

M. IN ESERCIZIO		ANNOTAZIONI
ESE DI RCIZIO	PRODOTTI NETTI	
—	—	Non si conoscono per tutte le ferrovie le spese di esercizio sostenute negli anni 1865 e 1866.
—	—	Nei prodotti del 1865, non vi sono compresi quelli della rete Veneta, e delle linee del Territorio Romano, e nei prodotti del 1866, mancano oltre quelli della rete Veneta, pure quelli della linea Pavia-Brescia aperta all'esercizio nel novembre dello stesso anno.
,313	6,157	
,081	6,609	
,231	7,585	Le spese d'esercizio delle ferrovie Sarde, e delle linee Torino-Ciriè e Torino-Rivoli, sono calcolate in via approssimativa non avendo elementi da cui desumerle con esattezza.
,791	6,726	
,473	6,702	
,791	8,338	Le società ferroviarie non avendo ancora pubblicati i rendiconti dell'anno 1875 non si conoscono le relative spese d'esercizio. I prodotti lordi del predetto anno sono desunti dai conti approssimativi che presentano le Società, ed in questi non sono compresi tutti i proventi fuori traffico.
,333	7,760	
,297	6,831	
—	—	

Allegato N. 4.

(Dal libro: *Lo Stato e le ferrovie*
pubblicato dal Ministero dei lavori pubblici)

FERROVIE ITALIANE

CONTO *approssimativo delle spese d' impianto delle Strade Ferrate Italiane al* 31 *dicembre* 1874

(compreso il valore del materiale mobile e quello degli approvvigionamenti)

Ferrovie dello Stato . .	Linee Liguri-Toscane L.	210,873,998	27		
	Id. Savona-Aqui-Bra »	36,876,840	70		
	Id. Calabro-Sicule »	204,590,807	55	L. 452,341,646	52
Società dell'Alta Italia.	Bilancio sociale . . . L.	752,375,618	58		
	Si deduce il valore del materiale mobile delle liguri-toscane e Savona-Aqui-Bra computato nelle spese d'impianto delle stesse linee esposte più sopra »	16,873,815	36		
	RESTANO L.	735,501,803	22		
	Importare degli approvvigionamenti. . »	29,925.898	18	765,427,701	40
Società private	Linee esercitate dalla Società dell'Alta Italia per conto delle diverse Società concessionarie, il cui costo di costruzione si stabilisce in base al capitale ricavato dall'emissione dalle rispettive azioni ed obbligazioni . . . . »			84,130,000	—
Società delle Romane.	Bilancio sociale . . . . »			503,057,649	21
Provincia di Pisa . . .	Linea Pisa-Colle Salvetti (a calcolo). . . »			1,800,000	—
Provincia di Perugia.	Linea Terontola, Chiusi (a calcolo) . . . »			2,600,000	—
Società delle Meridionali	Bilancio sociale (aggiunto il costo della linea Bologna-Ancona-Ravenna risultante dal Bilancio della Società delle Ferrovie Romane) . . . . »			457,626,408	02
Società delle ff. Sarde.	Bilancio sociale . . . . »			35,067,375	98
	TOTALE L.			2,302,050,781	13

Allegato N. 5.

(Dalla Relazione presentata alla Camera
dai Ministri Minghetti, Spaventa e Visconti-Venosta).

Rete dell'Alta Italia

Spese del conto capitale al 31 dicembre 1874
(non compresi gli approvigionamenti)

			Relazione all'Assemblea generale del 31 maggio 1875.
Spese di primo impianto:			
a) Linee appartenenti alla Società	L.	368,568,085.23	Pag. 22
b) Linee da Milano a Vigevano e del Monferrato	»	8,042,301.08	»
Prezzo d'acquisto delle linee lombardo-venete, deduzione fatta del valore del materiale e degli approvigionamenti al momento della presa di possesso (4,708,096.27)	»	56,541,903.72	»
Prezzo d'acquisto delle linee piemontesi, deduzione fatta del valore del materiale e degli approvigionamenti al momento della presa di possesso (23,590,615.56) . . .	»	176,409,384.44	»
Materiale rotabile e galleggiante, utensili delle officine, mobiliare e materiale delle stazioni	»	139,123,139.86	» 60
Immobili.	»	114,485.12	»
Riscatto delle azioni delle Società private	»	3,576,319.05	» 22
Totale al 31 dicembre 1874	L.	752,375,618.50	

Basilea, addì diciassette novembre mille ottocento settantacinque.

Firmato Q. Sella.

Firmato A. Rothschild.

Allegato N. 6. (Dalla Relazione presentata alla Camera dai Ministri Minghetti, Spaventa e Visconti Venosta)

Riassunto generale delle quantità e valori del materiale ruotabile in servizio della Società delle strade ferrate dell'Alta Italia, al 31 dicembre 1874.

				Quantità	Importo
Macchine locomotive	Macchine a 1 asse motore			87	5,421,360.85
	Id. 2 assi motori			332	21,313,706.53
	Id. 3 id.			249	17,894,833.03
	Id. 4 id.			80	9.684,048.09
	Totale delle macchine			748	54,313,948.50
Carrozze da viaggiatori	Carrozze reali	S		12	359,439.76
	Carrozze *salon* e carrozze di 1ª classe	S	6		
		A	224	299	3,684,856.24
		AA	69		
	Carrozze di 1ª e 2ª classe	M	197		
		MM	30	238	2,131,750.65
		MO	11		
	Carrozze di 2ª classe	B	465		
		BB	46	512	4,160,949.93
		vecchiosisª	1		
	Carrozze di 3ª classe	C		1118	5,926,746.45
	Totale delle carrozze da viaggiatori			2179	16,263,743.03
Carri da merci	Carri coperti: chiusi per merci	H	3726	7718	34,127,181.94
	Carri coperti: chiusi per bestiame	HB	3992		
	Carri piatti: aperti per merci e carboni	L	2594		
	Carri piatti: piatti per merci	N	2591	5237	18,276,906.38
		NN	2		
	Carri piatti: speciali pei trasp. montoni	T	50		
	Totale dei carri da merci			12955	52,404,088.32
Carri diversi	Carri da bagagli	D	311	383	2,461,865.56
		DD	72		
	Id. da scuderie	G	84	84	355,573.81
	Id. da sterramento	Q	602	602	1,346,583.07
	Id. da legname	O	429	429	1,248,889.28
	Id. da pietre	P	46	46	88,042.23
	Id. spazzaneve	Z	41	41	140,876.15
	Id. diversi: Speciali (trasporti acqua)	R	11		
	Id. diversi: *Grues*	X	66	79	422,724.42
	Id. diversi: *Tenders* sciolti		2		
	Totale dei carri diversi			1664	6,064,554.52

			Quantità	Importo
Battelli	Battelli a vapore	sul Lago Maggiore . . . 6 sul Lago di Garda . . . 4 (1)	10	510,083.75
	Gabarre pel Lago Maggiore		3	37,078.46
	Barche e pontoni pel Lago Maggiore . . . . 8 Barca nel Porto di Genova. 1		9	3,939.50
	. . . Totale dei Battelli.		22	551,101.71

(1) Due, cioè il *Principe Oddone* e il *San Marco*, sono di proprietà dello Stato, per i quali la proprietà della Società si limita a lire 1611.01 consistente in oggetti di corredo.

RIEPILOGO

	Quantità	Importo parziale	Importo totale
Macchine locomotive	748	54,313,948.50	
Carrozze da viaggiatori	2179	16,263,743.03	
Carri da merci	12955	52,404,088.32	129,597,436.08
Carri diversi	1664	6,064,554.52	
Battelli	22	551,101.71	

Per compensare:

1. L'aggio computato dalla Società sui pagamenti in oro fatti per acquisto di materiale rotabile;
2. La differenza fra il valore d'estimo ed il prezzo d'acquisto del materiale rotabile dell'antica rete dello Stato, e
3. Alcune differenze di apprezzamento nelle spese fatte per trasformazioni e modificazioni del materiale rotabile;

Si dichiara:

Che tutti i valori del materiale rotabile portati nel presente stato, che non vengano in seguito compresi nelle deduzioni previste dai due ultimi alinea dell'articolo 9 della convenzione 17 novembre 1875, si dovranno, per gli effetti della convenzione medesima, diminuire del cinque e settantasette per cento (5.77 per cento).

Milano, il 9 febbraio 1876.

Il delegato del Governo	*Il delegato della Società*
Firmato: Ing. GIACINTO BERRUTI	Firmato: L. CAVALLIER

Riassunto generale a valore del materiale d'esercizio delle ferrovie Alta Italia in inventario al 31 dicembre 1874.

Locomotive	L.	54,313,948.50
Carrozze da passeggieri	»	16,263,743.03
Carri da merci	»	52,404,088.32
Carri diversi	»	6,064,554.52
Battelli per la navigazione sui laghi	»	551,101.71
Utensili delle officine	»	2,939,343.49
Mobiliare e materiale delle stazioni	»	6,560,401.64
	Totale L.	139,097,181.21

Per compensare:

1. L'aggio computato dalla Società sui pagamenti in oro fatti per acquisto di materiale rotabile;

2. La differenza fra il valore d'estimo ed il prezzo d'acquisto del materiale rotabile dell'antica rete dello Stato; e

3. Alcune differenze di apprezzamento nelle spese fatte per trasformazioni e modificazioni del materiale rotabile:

Si dichiara:

Che tutti i valori del materiale rotabile portati nel presente stato, che non vengano in seguito compresi nelle deduzioni previste dai due ultimi alinea dell'articolo 9 della convenzione 17 novembre 1875, si dovranno per gli effetti della convenzione medesima diminuire del cinque e settantasette per cento (5.77 0[0]).

Milano, il 3 febbraio 1876.

Il delegato del Governo
Firmato: Ing. Giacinto Berruti

Il delegato della Società
Firmato: L. Cavallier

Allegato N. 7.

Quadro dei prezzi ai quali viene pagato colla Convenzione di Basilea il materiale rotabile della Società delle strade ferrate dell'Alta Italia.

Indicazione dei Veicoli		Numero	IMPORTO	PREZZO dedotto dalla somma esposta in inventario	PREZZO ridotto detraendo il 5.77 per 0/0
Macchine locomotive . .	Macchine ad 1 asse motore	87	5,421,360.85	62,314	58,719
	» 2 »	332	21,313,706.53	64,198	60,494
	» 3 »	249	17,894,833.03	71,867	72,432
	» 4 »	80	9,684,048.09	121,051	114,067
		748	54,313,948.50	73,949	69,683
Carrozze . . .	Carrozze reali (1).	12	359,439.76	29,953	28,225
	Carrozze salon e Carrozze di 1ª classe.	299	3,684,856.24	12,325	11,614
	Carrozze di 1ª e 2ª classe	238	2,131,750.65	8,957	8,441
	Carrozze di 2ª classe. . .	512	4,160,949.93	8,316	7,837
	Carrozze di 3ª classe. . .	1,118	5,926,746.45	5,301	4,996
		2,179	16,263,743.03	7,464	7,034
Carri da merci	Carri coperti	7,718	34,127,181.94	4,422	4,167
	» piatti	5,237	18,276,906.38	3,490	3,289
		12,955	52,404,088.32	4,045	3,812
Carri diversi	Carri da bagagli.	383	2,461,865.56	6,428	6,058
	» scuderia	84	355,573.81	4,233	3,989
	» sterramento . . .	602	1,346,583.07	2,240	2,111
	» legname	429	1,248,889.28	2,911	2,744
	» pietra.	46	88,042.23	1,915	1,805
	Spazzaneve.	41	140,876.15	3,436	3,238
	Diversi	79	422,724.42	5,351	5,043
		1,664	6,064,554.52	3,645	3,435
			129,046,334.37		

(1) Non è indicato nel quadro dell'Alta Italia se le dodici carrozze reali comprendano quelle del treno donato dalla Società a S. M. il Re Vittorio Emanuele.

Allegato N. 8.

QUADRO DI CONFRONTO fra i prezzi convenuti colla Convenzion contrattati per forniture in Italia di materiale mobile nell'a

INDICAZIONE DELLE LOCOMOTIVE	PREZZO convenuto colla Società dell'Alta Italia detratto il 5.77 %	Offerte o Contratti delle Officine i				
		Maschinen Fabrik Esslingen	André Koechlin Mulhouse	R. Stephenson and C. Newcastle	Dubs and C. Glasgow	Sigl
Locomotive ad 1 asse	58719	Tipo che non si adotta più da nessuna Ammi strazione ferroviaria.				
id. a 2 assi	60494	60000	65000	65000	66600	—
id. a 3 assi	67721	—	70000	68750	—	—
id. a 4 assi	114067	—	—	—	—	1040
Pagamenti in	oro	oro	oro	oro	oro	oro

NB. Negli ultimi mesi dell'anno i prezzi erano già ribassati come lo sono adesso fabbriche notate in questo quadro.

(1) Tipi ultimi adottati dalla Società dell'Alta Italia.

Basilea pel materiale in servizio dell' Alta Italia ed i prezzi offerti o
1875 da alcune principali officine.

INDICAZIONE DEI VEICOLI	PREZZO convenuto colla Società dell'Alta Italia dedotto il 5,77 %	Offerte o Contratti delle Officine di: Jullien	F. Grondona Milano	Klett	Waggon Works Bristol	Pietrarsa	Durieux et C.	Fives Lille	Chantiers de la Buire (1)
Carrozze di 1ª Cl.ª	11614	10550	11200	12000	—	12500	10900	12600	9000
id. miste di 1ª e 2ª »	8441	8500	9200	11400	—	8800	8800	9200	8000
id. di 2ª . . . . . »	7837	6800	9000	9500	—	7100	7350	7250	7800
id. di 3ª . . . . . »	4996	5500	6200	5900	—	5800	5875	5650	6270
Carri coperti da merci . . .	4167	3100	4500	—	3950	4000	4100	3650	4000
id. scoperti . . .	3289	2550	—	—	3150	3800	3900	—	3480
id. da bagagli .	6058	5300	4700	4590	—	6400	5600	5850	6000
id. da scuderia .	3989	—	6300	—	4460	5800	3900	—	—
id. da legnami .	2744	2550	—	—	—	—	2750	2850	3300
id. da sterramento	2111	1800	—	—	1960	—	—	—	—
Pagamenti in . .	oro	oro	carta	oro	oro	carta	oro	oro	oro

dell' 8 % da quanto fossero nei primi mesi, cui si riferiscono quasi tutte le offerte delle

Allegato N. 9.

Prospetto della spesa occorrente all'acquisto attuale di tutto il materiale mobile dell'Alta Italia, ai prezzi offerti da diverse case industriali.

INDICAZIONE del Materiale	Numero di pezzi	CASA OFFERENTE	Prezzo unitario	IMPORTI
Locomotive a due assi accoppiati	419	Maschinen Fabrik	60,000	25,140,000.00
Locomotive a tre assi accoppiati	249	Stephenson	68,750	17,118,750.00
Locomotive a quattro assi accoppiati	80	Sigl	104,000	8,320,000.00
Totale per le locomotive	...	...	...	50,578,750.00
Carrozze reali	12	— — — — (1)	— —	359,439.76
» *Salons* e di 1ª classe	299	Chantiers de la Buire	9,000	2,691,000.00
» miste di 1ª e 2ª class.	238	id. id.	8,000	1,904,000.00
» di 2ª classe	512	Pietrarsa (2)	6,475	3,315,200.00
» di 3ª classe	1,118	id.	5,290	5,914,220.00
Carri coperti	7,718	Bristol Waggon Works (3)	3,950	30,486,100.00
» piatti	5,237	id. id. id.	3,450	18,067,650.00
» da bagagli	383	Grondona	4,287	1,641,921.00
» da scuderia	84	Durieux	3,900	327,600.00
» da sterramento	602	Jullien	1,600	1,083,600.00
» da legname	429	id.	2,550	1,093,950.00
» da pietre	46	— — — — (1)	— —	651,642.80
» spazzaneve	41	— — — — (1)	— —	
» diversi	79	— — — — (1)	— —	
Totale per carrozze e carri	...	...	...	67,536,323.56
Totale complessivo L.	...	...	...	118,115,073.56

(1) Ritenuto l'importo segnato dall'Alta Italia non avendo dati di offerte o contratti di case industriali.

(2) Dedotto l'aggio dell'oro in ragione dell'8 80 per cento.

(3) Escludonsi Pietrarsa e Jullien essendo il vagone offerto per il prezzo di 3,648 (aggio dedotto) e 3,100 di dimensioni inferiori a quelle dei vagoni dell'Alta Italia.

Allegato N. 10.

CONVENZIONE

pel riscatto delle Strade ferrate Meridionali

L'anno del Signore milleottocentosettantasei addì quindici del mese di febbraio in Roma, ed in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici.

Tra S. E. il cavaliere Marco Minghetti, presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle finanze e S. E. il commendatore Silvio Spaventa, ministro dei lavori pubblici, contraenti in nome dello Stato, e la società concessionaria delle strade ferrate meridionali, rappresentata dal signor commendatore ingegnere Secondo Borgnini, vice-direttore generale della società medesima, come da poteri avuti per deliberazione del Consiglio di amministrazione, in data venti gennaio milleottocentosettantasei qui allegata sotto il n. 1, si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. La Società delle strade ferrate meridionali cede e trasferisce al regio Governo italiano, che accetta:

a) La proprietà ed il possesso della rete ferroviaria ad essa Società appartenente con tutti i diritti, azioni e ragioni, oneri o servitù, vantaggi e svantaggi, e colle opere e lavori

eseguiti, o in corso di esecuzione, materiale d'armamento, stazioni, case cantoniere, officine, linee telegrafiche e relativi uffizi, e tutti gli accessori della rete ceduta senza eccezione e tali e quali le linee appartengono e sono dalla società possedute in forza delle diverse concessioni, alle quali rinunzia a tutti e per tutti gli effetti;

b) Tutti i beni immobili, privilegi e diritti reali, ancorchè estranei alle linee predette, che appartengono ad essa Società;

c) Tutti i beni mobili, materiali, provviste di magazzino, macchine, arnesi;

d) Tutti i diritti, crediti, azioni e ragioni della Società, tutti i contratti di qualunque specie stipulati a questo giorno, le liti attive e passive, gli impegni e i debiti della Società, di qualsivoglia natura, il tutto in qualunque modo è tempo esperibile e come appartiene o fa carico alla società stessa;

e) Tutti gli archivi, i libri di amministrazione e di contabilità, e i documenti esistenti negli uffizi sociali.

Il Governo però pel periodo di cinque anni non potrà ricusarne la comunicazione in copia agli ex-amministratori della società;

f) Tutti i capitali, numerario, titoli di valore ed azioni non collocate, spettanti alla Società.

Art. 2. La Società dichiara che le diverse partite costituenti il bilancio del milleottocentosettantacinque si chiuderanno in via approssimativa nel modo indicato dallo Stato approssimativo che si allega sotto il n. 2, e garantisce che il risultato definitivo del bilancio consuntivo dello stesso anno milleottocentosettantacinque compilato nei modi e sistemi che appresso, non sarà inferiore a quello del milleottocentosettantaquattro già approvato e pubblicato, ossia che l'utile netto della liquidazione generale al trentuno dicembre milleottocentosettancinque al lordo delle deduzioni statutarie non sarà inferiore a lire tre milioni novecentoventitremila quattrocentoundici e centesimi quarantuno (3,923,411.41) come fu nel milleottocentosettantaquattro.

Il Consiglio di amministrazione della Società, colla vìgilanza dt ragionieri delegati dal Governo, compilerà nel più breve tempo possibile la liquidazione generale ed il bilancio dell'anno milleottocentosettantacinque, nella medesima forma

e con i sistemi e criteri di valutazione seguiti nel bilancio del milleottocentosettantaquattro, e li presenterà al Governo. Il Governo dentro un mese dal ricevimento dei suddetti documenti dichiarerà al Consiglio di amministrazione se li accetta o se ha osservazioni da fare sui medesimi. In quest'ultimo caso, quando il Governo ed il Consiglio non riescano a mettersi d'accordo, le questioni verranno senza indugio deferite al giudizio di tre arbitri, cioè di uno eletto dal Governo di un altro eletto dal Consiglio di amministrazione della Società, e del direttore generale del Tesoro sin d'ora eletto da ambedue le parti, i quali saranno dispensati dalle forme di procedura e dovranno giudicare inapellabilmente entro un mese dalla loro accettazione. Il loro giudizio stabilirà definitivamente il risultato del bilancio milleottocentosettantacinque e della liquidazione generale.

Qualora il risultato definitivo del bilancio medesimo sia inferiore a quello del milleottocentosettantaquattro, ossia l'utile netto della liquidazione generale al trentuno dicembre milleottocentosettantacinque risulti inferiore a lire tre milioni novecento ventitre mila quattrocento undici e centesimi quarantuno (lire 3,923,411.41) al lordo delle deduzioni statutarie, come fu nel milleottocentosettantaquattro, il Governo si rimborserà di quella somma che risulterà inferiore con altrettanta somma sulle prime cedole semestrali della rendita consolidata che dovrà consegnare in cambio delle azioni, senza che ciò possa ritardare la consegna dei titoli di cui all'art. 5.

Art. 3. In corrispettivo della cessione di cui sopra il Governo:

a) Assume a suo carico, a partire dal primo gennaio milleottocentosettatasei, gli interessi e l'ammortizzazione delle obbligazioni e dei Buoni descritti, le une e gli altri, nel prospetto allegato sotto il n. 3 alla presente convenzione;

b) Assegna in cambio di ciascuna delle numero centonovantanovemilatrecentoquaranta (n. 199,340) azioni sociali tuttora in circolazione, tanta rendita consolidata cinque per cento con decorrenza dal primo gennaio milleottocentosettantasei, quanta corrisponde al cinque per cento di interesse sul capitale nominale, o in altri termini, venticinque lire di rendita consolidata per ogni azione.

Art. 4. Le sessantamila (60,000) azioni sociali a matrice sono considerate come di niun valore e saranno consegnate al governo per essere annullate.

Art. 5. Il cambio nella rendita consolidata delle azioni sociali menzionate all'art. 3 si farà un mese dopo la pubblicazione della legge che approverà la presente convenzione.

Trascorso il termine di tre anni, le azioni non presentate al cambio rimarranno a tutti gli effetti estinte, e senza alcun valore.

Art. 6. Approvata che sia per legge la presente convenzione, rimangono estinti e compensati tutti i debiti e crediti, e definite, risolute e transatte tutte le questioni e pretese esistenti o che possano esistere fra il Governo e la società,

Art. 7. Approvata che sia per legge la presente convenzione, la società delle strade ferrate meridionali cessa di esistere e gli effetti della sua cessazione sono retrotratti al trentuno dicembre milleottocentosettantacinque.

L'assemblea generale degli azionisti della società medesima si riunirà all'oggetto di modificare gli statuti, in quanto occorre per deliberare sulla presente convenzione. Si riunirà quindi per approvare la presente convenzione, e finalmente per approvare il bilancio generale che dal Consiglio di amministrazione le sarà presentato per l'esercizio dell'anno milleottocentosettantacinque.

Art. 8. Egualmente, dopo l'approvazione per legge della presente convenzione, si riterranno cessati col giorno trentuno dicembre milleottocentosettantacinque tutti gli effetti della convenzione ventotto ottobre milleottocentosettantuno, approvata con legge del trenta dicembre milleottocentosettantuno, numero cinquecentottantasei, serie seconda (n. 586, serie 2), per l'esercizio delle strade ferrate Calabro-Sicule.

Art. 9. Il governo entrerà in possesso col primo luglio milleottocentosettantasei di tutte le ferrovie ed altre cose a lui concedute colla presente convenzione, ed anche delle strade ferrate Calabro-Sicule.

L'attuale amministrazione della società delle strade ferrate Meridionali continuerà fino al primo luglio milleottocentosettantansei nei modi e sistemi fin qui usati, salvo quanto è disposto nell'articolo seguente, a fare l'esercizio tanto delle

ferrovie Meridionali quanto delle Calabro-Sicule, ma questa amministrazione ed esercizio s'intenderanno fatti per conto diretto dello Stato, al quale spetteranno gli eventi, i prodotti e le spese dell'una e dell'altro. Essa provvederà i mezzi occorrenti ai pagamenti qualora il Governo non abbia preferito somministrare i fondi in tempo opportuno.

Art. 10. Dalla data della presente convenzione saranno soggetti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, l'autorizzazione di nuove liti attive e passive, le transazioni sulle liti pendenti o sopravvenute, e tutti gli atti dell'amministrazione suddetta incluse le operazioni per la provvista dei fondi di cui all'articolo precedente, e quelli relativi all'esercizio, concernenti acquisto di oggetti di consumo, di materiale mobile e fisso, ed i contratti di qualunque natura, le nuove nomine e promozioni nel personale, le gratificazioni, e rimunerazioni, e le spese straordinarie.

Art. 11. Il Governo senza assumere alcun impegno speciale, accetta il personale attualmente in servizio delle strade Meridionali e Calabro-Sicule, salvo le variazioni nel numero, nel grado e negli stipendii degli impiegati, le quali dopo la presa di possesso, siano la conseguenza di nuovi organici da esso stabiliti.

Per effetto della presente convenzione il Governo subentrerà negli obblighi della Società relativi alla Cassa pensioni e alla Cassa-soccorso.

Art. 12. Qualunque questione potesse insorgere nell'eseguimento della presente convenzione sarà deferita ai tribunali ordinari, salvo quanto è disposto dall'articolo 2.

Art. 13. Si dichiara annullata la precedente convenzione stipulata il ventidue aprile milleottocentosettantaquattro tra il Governo e la stessa Società delle strade ferrate Meridionali, avente per oggetto la cessione delle strade medesime, l'appalto dell'esercizio delle ferrovie dell'Italia centrale e meridionale, la costruzione di alcune ferrovie, e la somministrazione di capitali.

Art. 14. Il presente contratto sarà soggetto al diritto fisso di una lira, ed andrà esente da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 15. La presente convenzione non sarà definitiva nè

valida, se non dopo approvata dall'Assemblea generale della Società e resa esecutoria per legge, e tutti i suoi effetti saranno riportati al primo gennaio milleottocentosettantasei.

Tutti all'originale firmati:

Il Presidente del Consiglio dei Ministri
e ministro delle finanze

MARCO MINGHETTI.

Il ministro dei lavori pubblici

S. SPAVENTA.

Il vice-direttore generale della Società
delle strade ferrate meridionali

SECONDO BORGNINI.

A. VITALI, *testimonio*,
IPPOLITO DOLCE, *testimonio*,
MARIANO FRIGERI, *capo-sezione*.